

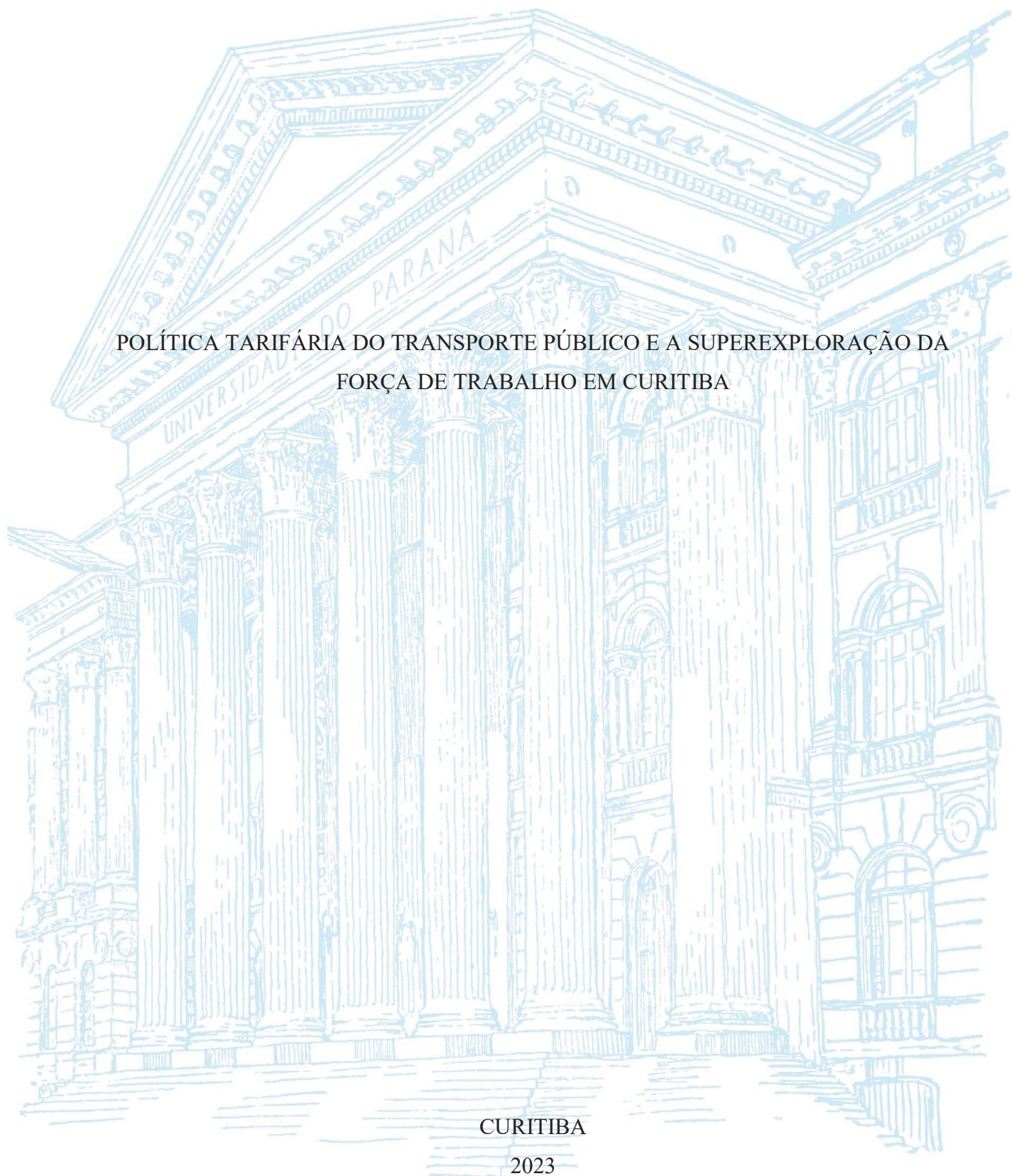
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

MICHAEL ALISSON CRUZ DE FREITAS

POLÍTICA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE PÚBLICO E A SUPEREXPLORAÇÃO DA
FORÇA DE TRABALHO EM CURITIBA

CURITIBA

2023



MICHAEL ALISSON CRUZ DE FREITAS

POLÍTICA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE PÚBLICO E A SUPEREXPLORAÇÃO DA
FORÇA DE TRABALHO EM CURITIBA

Dissertação apresentada ao curso de Pós-Graduação em
Planejamento Urbano, Setor de Tecnologia da
Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial
à obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano.

Orientador: Prof. Dr. José Ricardo Vargas de Faria

CURITIBA

2023

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SISTEMA DE BIBLIOTECAS – BIBLIOTECA DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Freitas, Michael Alisson Cruz de
Política tarifária do transporte público e a superexploração da força de
trabalho em Curitiba / Michael Alisson Cruz de Freitas. – Curitiba, 2023.
1 recurso on-line : PDF.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de
Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano.

Orientador: José Ricardo Vargas de Faria

1. Transporte urbano – Tarifas. 2. Força de trabalho. 3. Mobilidade urbana
– Curitiba (PR). I. Universidade Federal do Paraná. II. Programa de Pós-
Graduação em Planejamento Urbano. III. Faria, José Ricardo Vargas de. IV .
Título.

Bibliotecário: Leticia Priscila Azevedo de Sousa CRB-9/2029



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SETOR DE TECNOLOGIA
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PLANEJAMENTO
URBANO - 40001016104P3

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação PLANEJAMENTO URBANO da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da Dissertação de Mestrado de MICHAEL ALISSON CRUZ DE FREITAS intitulada: POLÍTICA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE PÚBLICO E A SUPEREXPLORAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO EM CURITIBA, sob orientação do Prof. Dr. JOSÉ RICARDO VARGAS DE FARIA, que após terem inquirido o aluno e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 10 de Agosto de 2023.

Assinatura Eletrônica

11/08/2023 17:42:58,0

JOSÉ RICARDO VARGAS DE FARIA

Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica

11/08/2023 17:49:13,0

RICARDO PRESTES FAZELLO

Auxiliar Externa (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

14/08/2023 14:20:57,0

MÁRCIA DE ANDRADE PEREIRA BERNARDINI

Auxiliar Interna (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

CAMPUS CENTRO POLITÉCNICO - CURITIBA - Paraná - Brasil
CEP 81530-990 - Tel: (41) 3361-3702 - E-mail: PPU@UFPR.BR

Documento assinado eletronicamente de acordo com o disposto na legislação federal Decreto 8539 de 08 de outubro de 2015.
Gerado e autenticado pelo SIGA-UFPR, com a seguinte identificação única: 305887

Para autenticar este documentoassinatura, acesse <https://siga.ufpr.br/siga/validar/autenticacaoassinatura.jsp>
e insira o código 305887

Dedicado à civilização brasileira e àqueles que lutam pelo direito ao ser, estar e transitar pela cidade de maneira digna e democrática.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a Deus. E a minha Mãe, dona Odalia.

Agradeço também ao meu orientador, Zé Ricardo, por manter meus pés no chão quando minha cabeça estava nas nuvens.

Não posso deixar de agradecer aos meus familiares, mas não todos: tias, irmãos e primos, cujos nomes não serão mencionados pois são muitas pessoas.

Agradeço às amizades que fiz durante os anos de UFPR, na Geografia e no Planejamento Urbano, fundamentais na construção desta pesquisa, sobretudo nas horas de dificuldade, e nas horas mais fáceis também. Disseram que a Geografia se constrói com um copo de cerveja na mão: fizemos bastante Geografia. Em especial, agradeço a Luíza pelas discussões sobre a teoria marxista da dependência e a revolução brasileira; e ao Arthur por ter me ajudado muito com os mapas; Raquel por ter me dado o livro Globalização e Dependência, dentre outros livros. Ao Fernando Claro, Josiane, Fernanda, Renata, Yasmin, Val, Tássio, todos e todas. Muito obrigado.

Agradeço também aos professores e professoras do programa de pós-graduação em Planejamento Urbano; e aos professores da Geografia também. Um agradecimento especial aos técnicos administrativos Zézinho, Helô, Marilene e Tatiane.

Agradeço também a Universidade Federal do Paraná por todos esses anos de acolhida. À CAPES pela concessão de bolsa de pesquisa.

This is why
I don't leave the house
You say the coast is clear,
But you won't catch me out.

Oh, why?

This is why

(PARAMORE, "This is Why", 2022.)

RESUMO

A mobilidade urbana é uma relação social de troca de lugares e um momento fundamental da produção do espaço urbano. Essa troca de lugares ocorre por diversos motivos: trabalho, acesso à saúde, à educação ou ao lazer. Os indivíduos acionam, nesse movimento, diferentes modos de transporte - como, por exemplo, os sistemas de transporte público coletivo - que envolvem a totalidade social na qual estão inscritos e um conjunto de relações sociais, políticas, econômicas que estruturam as cidades brasileiras. Nesse quadro, a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) estabelece diversos objetivos e diretrizes para democratização do transporte urbano, através de tarifas módicas, fontes diversas de financiamento e equilíbrio econômico-financeiro da prestação do serviço. A política tarifária é definida nesta lei como um instrumento de desenvolvimento urbano, na concepção do direito à cidade e do respeito ao desenvolvimento sustentável. A hipótese que guiou esta pesquisa é que a política tarifária opera como um instrumento para o desenvolvimento do subdesenvolvimento urbano, na medida que sua conformação garante a superexploração da força dos trabalhadores urbanos. O objetivo desta pesquisa, portanto, é estabelecer uma análise crítica da política tarifária do transporte público coletivo de Curitiba, considerando a mobilidade urbana como momento no qual a força de trabalho é superexplorada, um traço fundamental nas formações socioespaciais dependentes e subdesenvolvidas. A metodologia empregada na pesquisa foi a revisão bibliográfica integrativa dos conceitos, pautada no materialismo histórico-dialético e suas categorias historicidade, totalidade e mediação. A teoria marxista da dependência arrola a superexploração da força de trabalho como categoria fundamental das formações socioespaciais dependentes, como regime sob o qual a força dos trabalhadores é explorada além dos limites normais, provocando seu desgaste prematuro. Em relação à mobilidade urbana, a superexploração aparece no tempo de deslocamento e nos custos do transporte. Como procedimentos metodológicos, utilizamos os microdados da Pesquisa Origem Destino de 2017, que evidenciaram que os residentes em bairros periféricos gastam mais tempo no transporte público, elevando, em média, em uma hora a mais o tempo de jornada, atentando contra o fundo de vida dos usuários. Em relação aos custos, com a tabulação das resoluções que estabelecem tarifa técnica e tarifa pública, foi evidenciado que a população usuária paga, em média, 80% dos custos, representando diferentes níveis de espoliação do fundo de consumo dos usuários. Destaca-se também a inexistência de fontes extratarifárias. Como conclusões, mostramos como essa política garante a superexploração dos usuários a partir de seus custos, sobretudo, reforçando o desenvolvimento do subdesenvolvimento urbano, ou seja, garantindo a manutenção da superexploração a partir da mobilidade urbana por transporte.

Palavras-chave: Transporte público coletivo. Política tarifária do transporte público coletivo. Superexploração da força de trabalho. Direito à cidade. Curitiba.

ABSTRACT

Urban mobility is a social relationship of exchange of places and a fundamental moment in the production of urban space. This exchange of places occurs for various reasons: work, access to health, education, or leisure. In this movement, individuals use different modes of transport — such as, for example, collective public transport systems — which involve the social totality in which they are part of and a set of social, political and economic relations that structure Brazilian cities. In this context, the Urban Mobility Law (Law No. 12,587/2012) establishes several objectives and guidelines for the democratization of urban transport, through reasonable fares, different sources of financing and economic-financial balance in the provision of the service. Tariff policy is defined in this law as an instrument of urban development, in the conception of the right to the city and respect for sustainable development. The hypothesis that guided this research is that tariff policy operates as an instrument for the development of urban underdevelopment, as its configuration guarantees the overexploitation of the strength of urban workers. The objective of this research, therefore, is to establish a critical analysis of the tariff policy for public transport in Curitiba, considering urban mobility as a moment in which the workforce is overexploited, a fundamental feature in dependent and underdeveloped socio-spatial formations. The methodology used in the research was an integrative bibliographic review of concepts, based on historical-dialectic materialism and its categories historicity, totality and mediation. The Marxist theory of dependence lists the super-exploitation of the workforce as a fundamental category of dependent socio-spatial formations, as a regime under which the strength of workers is exploited beyond normal limits, causing their premature wear and tear. In relation to urban mobility, overexploitation appears in travel time and transport costs. As methodological procedures, we used microdata from the 2017 Origin Destination Survey, which showed that residents in peripheral neighborhoods spend more time on public transport, increasing, on average, an additional hour in journey time, undermining the basics of life of users. In relation to costs, with the tabulation of the resolutions that establish technical tariff and public tariff, it was evidenced that the user population pays, on average, 80% of the costs, representing different levels of spoliation of the users' consumption fund. Also noteworthy is the lack of extra-tariff sources. As conclusions, we show how this policy guarantees the overexploitation of users based on its costs, above all, reinforcing the development of urban underdevelopment, that is, guaranteeing the maintenance of overexploitation based on urban mobility by transport.

Keywords: Public transport. Tariff policy for collective public transport. Overexploitation of the workforce. Right to the city. Curitiba.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO BAIRRO - CENTRO	80
FIGURA 2 – TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO BAIRRO – CIC	81
FIGURA 3 – CARACTERÍSTICAS DA FROTA	93

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – IMPACTO DAS TARIFAS A PARTIR DOS SALÁRIOS MINIMO NACIONAL E REGIONAL	99
---	----

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – LEIS TENDENCIAIS DAS ECONOMIAS DEPENDENTES	34
QUADRO 2 – CATEGORIAS DA SUPEREXPLORAÇÃO.....	61
QUADRO 3 – SUPEREXPLORAÇÃO E MOBILIDADE URBANA POR TRANSPORTE	77
QUADRO 4 – TIPOS DE COBRANÇA DE TARIFA.....	96
QUADRO 5 – ISENÇÕES E BENEFÍCIOS TARIFÁRIOS DA RIT.....	101
QUADRO 6 – FONTES DE FINANCIAMENTO PARA O TRANSPORTE.....	105
QUADRO 7 – POLÍTICA TARIFÁRIA E SUPEREXPLORAÇÃO.....	108

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – COMPARAÇÃO ENTRE SALÁRIOS: NACIONAL, REGIONAL E NECESSÁRIO	62
TABELA 2 – CUSTO MÉDIO MENSAL RIT 2015-2020	87
TABELA 3 – COMPOSIÇÃO DA TARIFA TÉCNICA POR ÔNIBUS	89
TABELA 4 – PESO DO TIPO DE ÔNIBUS NA TARIFA (R\$5,1964)	91
TABELA 5 – TAXA DE GERENCIAMENTO DA URBS EM FUNÇÃO DA TARIFA TÉCNICA.....	94
TABELA 6 – TARIFA TÉCNICA (TT) E TARIFA PÚBLICA (TP) ENTRE 2010-2020	98

LISTA DE ABREVIATURAS OU SIGLAS

AMEP	- Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná
CCTC	- Companhia Curitibana de Transportes Coletivos
CIC	- Cidade Industrial de Curitiba
CIDE	- Contribuição de Incidência de Domínio Econômico
CPI	- Comissão Parlamentar de Inquérito
DIEESE	- Departamento Intersindical de Estudos Socioeconômicos
DST	- Departamento de Saneamento e Trânsito
FUC	- Fundo de Urbanização de Curitiba
GEIPOT	- Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
IDH	- Índice de Desenvolvimento Humano
IPCA	- Índice de Preços ao Consumidor
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPPUC	- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
ITDP	- Institute for Transportation and Development Policy
PIB	- Produto Interno Bruto
RIT	- Rede Integrada de Transporte
TCE-PR	- Tribunal de Contas do Estado do Paraná
TRT	- Tribunal Regional do Trabalho
URBS	- Urbanização de Curitiba

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
1.1 JUSTIFICATIVA	19
1.2 OBJETIVOS	20
1.2.1 Objetivo geral	20
1.2.2 Objetivos específicos	20
1.3 METODOLOGIA	21
2 REVISÃO DE LITERATURA.....	25
2.1 DESENVOLVIMENTO E SUBDESENVOLVIMENTO	25
2.2 O DESENVOLVIMENTO URBANO E O DIREITO À CIDADE.....	34
2.3 A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DEPENDENTE E SUBDESENVOLVIDA	44
2.4 A SUPEREXPLORAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO E O TRANSPORTE PÚBLICO	51
2.4.1 A superexploração da força de trabalho	51
2.4.2 O racismo e a superexploração	56
2.4.3 As determinações da superexploração.....	60
2.5 A PRODUÇÃO CAPITALISTA DO TRANSPORTE E A SUPEREXPLORAÇÃO	64
2.5.1 A produção capitalista do transporte de Curitiba	64
2.5.2 A mobilidade e o racismo	72
2.5.3 A mobilidade e a superexploração: tempo de deslocamento e custos	75
3 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	78
3.1 O TEMPO DE DESLOCAMENTO COMO ESPOLIAÇÃO DO FUNDO DE VIDA.....	78
3.2 CUSTO DO TRANSPORTE COMO ESPOLIAÇÃO DO FUNDO DE CONSUMO.....	82
3.2.1 Forma de remuneração: a tarifa técnica.....	84
3.2.2 Forma de cobrança dos usuários: a tarifa pública.....	95
3.2.3 Forma de financiamento e a existência de recursos extratarifários	100
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	110
REFERÊNCIAS	114

1 INTRODUÇÃO

Milhões de brasileiros e brasileiras experienciam, diariamente, a mobilidade nas cidades. Estes milhões de pessoas, passageiros, usuários ou clientes, a depender de quem fala, se deslocam pelo espaço urbano por algum motivo: ir à escola ou universidade; trabalho ou voltando para casa; acesso à saúde de si ou de seus dependentes; lazer nos parques, museus ou compras em *shoppings centers*.

O acionamento de um modo de transporte e a disputa do espaço do sistema viário ocorre em conjunto com outras pessoas no trajeto entre origem e destino, e demonstra que a mobilidade urbana não é, meramente, a troca de dois pontos no espaço da cidade. A mobilidade urbana é fundamental para a própria vida *da e na* cidade, pois envolve a totalidade socioespacial ao qual está inscrita. Nessa primeira aproximação, a mobilidade urbana apresenta-se como um conjunto de ações que envolvem diversas escalas e atores, uma parte fundamental da produção e reprodução do próprio espaço.

Tais ações são concretizadas a partir dos diferentes sistemas de transporte disponíveis na cidade. Dentre todos os sistemas – desde o automóvel particular, os sistemas de transporte público coletivos ganham destaque, considerando sua importância para o cotidiano na mobilização dos trabalhadores. A rotina da pessoa em esperar o veículo, entrar, rodar a catraca, e aguardar no interior do veículo até seu destino, realizar integrações com outras linhas a partir dos terminais ou estações de integração, engloba um conjunto de relações sociais, políticas e econômicas que relacionam a totalidade do espaço urbano ao indivíduo, expressando materialmente a capacidade de apropriação do espaço da cidade. Isso ocorre na medida que o gerenciamento financeiro e operacional do sistema de transporte ocorre pelo Estado, pela forma das agências do Poder Público municipal ou estadual; e as operações ocorrem por empresas privadas mediante licitação.

Um dos elementos necessários para o transporte, são os custos implicados para os deslocamentos, tanto para os usuários, quanto para os prestadores do serviço. A tarifa pública, paga pelos usuários, é um dos elementos essenciais para a problematização da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, pois condiciona o acesso ao sistema implicando também parte da renda dos usuários. O quadro estrutural de baixos salários de grande parte dos trabalhadores brasileiros torna a discussão ainda mais importante. Flutuações no preço cobrado motiva usuários e movimentos sociais em exigir diminuição ou mesmo extinção da tarifa, ressaltando o caráter de direito social que qualifica o transporte público coletivo. O principal argumento é que, com tarifas mais altas, parcelas da população ficam materialmente excluídos do acesso à

cidade, o que reduz o espaço de mobilidade para essas pessoas e, com isso, ficam fora das oportunidades e vantagens proporcionadas pela cidade: emprego, educação, estruturas para o lazer, etc. Assim, reivindicam políticas públicas para o transporte, destacando a acessibilidade espacial e financeira como pilares para a democratização desse direito para todos.

Os prestadores do serviço, por sua vez, exigem os lucros pela exploração do serviço. O investimento em ônibus, força de trabalho e instalações; o aumento dos custos com salários e insumos, sobretudo o diesel, necessários às operações, são postos como argumentos para a manutenção do equilíbrio econômico e financeiro da prestação capitalista do serviço.

O Poder Público, como fiscalizador e regulador do serviço, deve aferir as condições do sistema de transporte e, por meio de estudos e diagnósticos, aponta a necessidade ou não do reajuste ou revisão tarifária. Nesse quadro, a redução dos custos dos insumos necessários para as operações diárias, bem como as próprias operações, podem ser expandidas, reduzidas ou extintas: a extensão de itinerários de algumas linhas; a redução de atendimentos em determinadas localidades; ou a extinção de linhas que não são “lucrativas” são medidas tomadas para garantir o equilíbrio econômico-financeiro do sistema e o atendimento à população. Também pode ocorrer a diversificação tarifária, ou seja, diversos valores da tarifa considerando horários diferenciados; políticas específicas para determinados grupos sociais; e novas fontes de financiamento para atrair mais passageiros e garantir maiores receitas para o transporte, bem como de garantir valores módicos para os usuários/clientes. Assim, a tarifa do sistema de transporte pode ser considerada também um elemento na política pública do transporte. Essa aproximação com o transporte público coletivo, considerando o espaço urbano capitalista, expõe alguns conflitos e contradições entre a mobilidade urbana e os agentes produtores do espaço, no que toca a circulação e apropriação da cidade.

Vale destacar a importância da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que instaura a Política Nacional de Mobilidade Urbana no país, e qualifica a política tarifária como instrumento para o desenvolvimento urbano, na perspectiva do direito à cidade, cujo intuito é a democratização do acesso à cidade, seus bens e oportunidades. A política tarifária, conforme a lei, engloba um conjunto de medidas estabelecidas para sustentar esse serviço público, tornando-a um instrumento do planejamento urbano, e do caráter assumido pelo transporte público coletivo: se um direito social para a população, ou para sustentar o caráter capitalista do serviço.

Enquanto relacionada ao desenvolvimento urbano, na perspectiva do direito à cidade, a política tarifária apresenta objetivos sociais, como na garantia de deslocamentos para grupos socioeconomicamente mais vulneráveis, tais como idosos, desempregados e estudantes de

baixa renda; e ambientais, operando como uma das ferramentas para desmotivar o uso exacerbado de veículos individuais motorizados, e na diminuição da emissão de poluentes atmosféricos. Em relação à produção capitalista do transporte, a política tarifária determina as maneiras de tarifação para o usuário e a remuneração dos prestadores de serviço. Ou seja, estabelece uma mediação entre consumidor (passageiro/usuário/cliente) e produtor (empresário), e o Poder Público. Rodar a catraca, nesse sentido, é uma ação realizada somente mediante pagamento individualizado, que garante a lucratividade do serviço, considerando o lucro como função social do transporte para os empresários.

Aproximando ainda mais ao objeto de pesquisa, vemos a cidade de Curitiba e seu sistema de transporte coletivo. A Rede Integrada de Transporte (RIT) atende a população da capital paranaense desde 1973, e a região metropolitana a partir de 1996, e é conhecida nacionalmente pelas inovações na mobilidade urbana e em seu papel na estruturação do espaço urbano: os ônibus expressos trafegando por vias exclusivas e separadas do trânsito comum; as famosas estações-tubo; as diversas cores dos veículos que denotam tipos diferentes de serviço – os interbairros na cor verde, os expressos vermelhos, etc. – são elementos na paisagem urbana curitibana, e que associam a cidade à eficiência na mobilidade urbana no imaginário popular. O modelo construído por Curitiba a partir dos anos 1970 foi copiado e expandido por diversas cidades brasileiras e do mundo, como Bogotá com o *Transmilenio*.

Apesar desse reconhecimento, observa-se a diminuição de passageiros transportados pelo sistema de transporte. Conforme dados da concessionária do transporte, a Urbanização de Curitiba S.A. (URBS), entre 2015 e 2019, verifica-se a queda em 17% de passageiros transportados por dia. No ano de 2018, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023), a população curitibana atingiu 1.917.185 habitantes. Aliado aos dados trabalhados na publicação Mapa da Motorização Individual no Brasil (RODRIGUES, 2019), neste mesmo ano, a capital paranaense apresentou a maior taxa de motorização individual entre as capitais: 54,3 automóveis a cada 100 habitantes – números superiores aos apresentados por São Paulo (49,2) e Rio de Janeiro (29,8). Na escala nacional, essa taxa era de 29,7/100 hab.

A diminuição dos usuários transportados pelo sistema de transporte público coletivo e o aumento da quantidade de veículos particulares interferem nos custos econômicos, sociais e ambientais para toda a coletividade. Observa-se que em grande parte das cidades brasileiras, o modelo de cálculo para as tarifas do transporte é pautado nos passageiros equivalentes transportados. Assim, ao constatar a situação de diminuição dos passageiros, ocorre o aumento dos custos para os usuários cativos. Em Curitiba, entre 2015 e 2019, a tarifa pública sobe quatro vezes: em 2022, a tarifa é estabelecida para R\$ 6,00, o valor mais caro entre todas as capitais.

A importância de políticas públicas para garantir tarifas módicas, ou seja, tarifas as quais os usuários consigam arcar, é um dos objetivos postos pela Lei de Mobilidade. Fundamental, pois tais custos representam parte dos orçamentos familiares; também compõem o valor da força de trabalho urbana.

Ao situar a política tarifária como um instrumento para ordenamento do espaço urbano, em relação ao desenvolvimento urbano, o tempo de deslocamento também aparece como conceito fundamental. O espaço das cidades brasileiras é resultado do estilo de desenvolvimento capitalista nacional, que condiciona a ocupação espacial conforme a possibilidade de as diferentes frações de classes em pagar pela mercadoria terra urbana. A separação entre locais de moradia e os outros locais de produção e reprodução social são resultado disso. Neste sentido, o tempo de deslocamento é resultado dessa desigual ocupação do espaço. E, ao considerar o transporte, esse tempo aparece enquanto tempo de jornada não remunerada. Com isso, aliado aos custos implicados para os usuários, representam modalidades da forma que ocorre a exploração da força de trabalho urbana.

Indaga-se sobre as maneiras às quais a política tarifária comporta-se como instrumento para garantir direito à cidade, mediado pelo transporte público. Quais conceitos ou categorias devem ser considerados pelo planejamento urbano, com destaque para o planejamento de transporte, para a garantia da democratização do transporte público? Quais elementos necessários para considerar em uma análise da política tarifária enquanto política pública?

Partindo dessa problemática da mobilidade urbana por ônibus e a situação da política tarifária, formulamos a seguinte hipótese de trabalho: a política tarifária se comporta como um instrumento de planejamento urbano que desempenha funções de desenvolvimento do subdesenvolvimento urbano. A política tarifária do transporte atua como um dos instrumentos para garantir a reprodução da força de trabalho abaixo de seu valor. A superexploração da força de trabalho, categoria da teoria marxista da dependência, representa, por meio de diversas modalidades, a depressão da força de trabalho, atentando contra a corporeidade viva e o fundo de consumo dos trabalhadores. É o eixo estrutural (sem trocadilho) do desenvolvimento capitalista brasileiro, e que implica a produção do espaço social.

1.1 JUSTIFICATIVA

O debate sobre políticas de transporte público coletivo, de mobilidade urbana e suas interações com a produção do espaço urbano é imprescindível nos dias atuais. Sobretudo em um contexto com conceitos como sustentabilidade, desenvolvimento sustentável, transição

energética e outros, que são trabalhados pela academia, pelo Poder Público e sociedade organizada para apontar mudanças na forma como produzimos a vida social, mas que, na prática, são escamoteados em detrimento do econômico.

A mobilidade urbana, nesse ínterim, como parte fundamental do cotidiano das cidades, deve ser condicionada e realizada de maneira a não impactar negativamente no meio ambiente urbano. Por este motivo, modais não motorizados e motorizados coletivos devem ser privilegiados em relação aos motorizados individuais e motorizados. Tal “privilegio” do transporte público coletivo deve ser acompanhado de outras políticas urbanas, como políticas habitacionais que primem por ocupar e densificar espaços já construídos, de modo a garantir viagens menores e, conseqüentemente, com menores gastos de tempo, capital e energia.

Ao considerar a especificidade da formação socioespacial ao qual o Brasil está inscrito, o debate ganha outros contornos. As dimensões econômica e política ganham relevo em detrimento do social. Os baixos salários dos trabalhadores, as grandes distâncias que residem dos locais de trabalho, o tempo gasto nos sistemas de transporte são fenômenos que vão de encontro aos discursos de sustentabilidade, desenvolvimento urbano sustentável e mesmo na questão do direito à cidade.

Assim, o debate sobre políticas públicas para democratização do transporte, bem como a consideração do social em relação ao econômico, a partir dos conceitos e categorias aos quais a formação socioespacial subdesenvolvida e dependente, colocam-se na ordem do dia, juntamente com o caráter da revolução brasileira.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Como objetivo geral, a presente pesquisa visou estabelecer uma análise crítica da política tarifária do transporte público coletivo de Curitiba, apontando-a como um instrumento das dimensões urbanas do desenvolvimento do subdesenvolvimento, ou seja, uma das medidas que possibilitam a superexploração da força dos trabalhadores.

1.2.2 Objetivos específicos

Especificamente, pretende-se investigar a relação entre a produção do espaço urbano e a superexploração da força de trabalho como fundamentos das formações socioespaciais

subdesenvolvidas. Objetiva-se analisar a relação entre mobilidade urbana como momento da organização do espaço, e as modalidades da superexploração, situando a política tarifária do transporte como um dos instrumentos para garantir essa forma de exploração.

1.3 METODOLOGIA

A presente pesquisa tem natureza explicativa, que pretende identificar os fatores que determinam e condicionam a ocorrência dos fenômenos (GIL, 1989). O método de pesquisa e interpretação é a revisão bibliográfica integrativa dos conceitos, pautada no materialismo histórico-dialético, que toma o conhecimento do objeto como uma síntese de múltiplas determinações, realizada mediante a abstração do real ao pensamento pelo sujeito que pesquisa, chegando em traços pertinentes mais simples; para, em seguida, realizar o caminho inverso, ou seja, a síntese ou o concreto pensado (NETTO, 2011) (GONTIJO, 2022).

O objeto de pesquisa tem seu movimento real reproduzido idealmente, combatendo a metafísica no primado da vida social. É dialético, pois suas determinações mais simples relacionam reciprocamente: os aspectos da realidade estão inseridos em uma teia de relações; a passagem da qualidade para quantidade e vice-versa; a unidade de contrários que formam o motor da história (MARCONI e LAKATOS, 2003) (BORGES, 2016);

A historicidade da discussão refere-se ao quadro do desenvolvimento do subdesenvolvimento, expressão cunhada por André Gunder Frank (FRANK, 1973) para designar o processo de desenvolvimento do capitalismo na América Latina. Para o sociólogo, o subdesenvolvimento é um produto e um processo do sistema capitalista mundial, que conformam a estrutura em uma escala global. O autor rechaça, com isso, a concepção de subdesenvolvimento como um momento de atraso, entendendo-o um processo em movimento: desenvolvimento do subdesenvolvimento, que tem seu ponto de partida a inserção do subcontinente no circuito capitalista mundial, submetido às metrópoles que extraem os excedentes de seus satélites, as descapitalizando. Essa visão do desenvolvimento capitalista influencia os escritos dos teóricos da dependência em sua vertente marxista, sobretudo Ruy Mauro Marini, que aponta categorias como o subimperialismo e a superexploração da força de trabalho, central para a discussão elaborada pela presente pesquisa.

A categoria totalidade compreende a interdependência entre espaço social, modo de produção e formação econômico-social. Segundo Milton Santos (SANTOS, 1977a), a formação econômico-social inscreve o modo de produção no espaço social, de modo que particulariza a dinâmica do modo de produção em formações e ressalta as especificidades da organização

espacial. Neste contexto, de acordo com Pietro Aruto (ARUTO, 2015), a formação socioespacial depende capta, a partir da superexploração da força de trabalho, as especificidades da formação brasileira que a difere das formações socioespaciais centrais. A formação socioespacial é a variedade que cada forma social de apropriação pode assumir concretamente, e que é produto das condições históricas e sociais dadas, sintetizadas nas relações de produção e na organização do espaço para garantir a reprodução da sociedade. Considerando que essas formas particulares são estruturadas a partir das relações de dependência, a formação socioespacial depende captura e articula às transformações espaciais, as leis e tendências específicas a esse tipo de capitalismo, e situa a relação entre espaço social e a força de trabalho.

Partindo disso, a mediação dada pela categoria geográfica produção do espaço, considerando a escala urbano da discussão, é essencial para entender as transformações do espaço construído, tendo a mobilidade como um de seus momentos, ainda no quadro de totalidade do espaço. Com efeito, conforme Silva (1991), o espaço geográfico é uma totalidade composta por totalidades ou momentos, que articulam entre si em um processo interminável.

Se a produção–reprodução do espaço geográfico obedece ao mesmo ritmo de produção–reprodução do capital, que determina a reprodução das classes sociais, entendemos que ela se dá por meio da relação das diversas totalidades do espaço – cada uma delas correspondendo aos momentos da produção, distribuição e troca de mercadoria e conversão final da realização desta em um objeto.

O que cada momento espacial espelha é o resultado da produção: edificações para fins produtivos, para reprodução dos capitalistas e da força de trabalho, ou para serem ocupados pelos diversos fins institucionais privados ou públicos do Estado burguês. Em cada uma das totalidades dos espaços geográficos as relações de produção, distribuição e troca pertencem a diversos processos produtivos. Qual seria a delimitação desses espaços? Impossível definir. Eles não têm forma preestabelecida e sua extensão é variável. Só é possível precisar a totalidade da produção imediata, ou do consumo; aquelas voltadas para a distribuição, circulação e realização da mercadoria e o destino final do resultado dessa realização são imperceptíveis. Por isso o espaço geográfico ultrapassa territórios, fronteiras e limites convencionais; é heterogêneo, descontínuo e sobreposto (SILVA, 1991, p. 26).

Para Volochko (2019), que discute a totalidade em Henry Lefebvre, a categoria abarca, envolve, relaciona e articula aparência e essência, concreto e abstrato, micro e macro, o todo e as partes. Cada momento do espaço se realiza pelo outro, através do outro, no outro, e reciprocamente. Assim, essa categoria permite articular escalas próximas e distantes; o cotidiano como concretização da história, de conflitos e de possibilidades (VOLOCHKO, 2019).

A mobilidade urbana enquanto um dos elementos do cotidiano nas grandes cidades, uma das totalidades da produção do espaço urbano, implica desvelar também as ações dos

agentes produtores e consumidores do espaço. Neste sentido, ao longo do texto, serão apontadas as relações entre usuários, prestadores do serviço e o Poder Público (CORRÊA, 1989), entendendo-os situados em um campo relacional. A política tarifária, a partir desse quadro teórico-metodológico, situa-se no quadro mais amplo de políticas de transporte e também é atravessada pelas contradições existentes entre os agentes e a mobilidade urbana no sistema capitalista. Tomando como ponto de partida analítico a Lei de Mobilidade (Lei nº 12.587/2012), que a define instrumento para promoção de justiça socioespacial, fundamental para a função social da cidade e para a diminuição dos impactos ambientais, principalmente ligados ao desestímulo ao uso de veículos particulares. A crítica elaborada nesta pesquisa situa o objeto em confronto com a realidade material dos curitibanos, apontando algumas de suas determinações em relação às modalidades da superexploração da força de trabalho.

Para entender as implicações da mobilidade urbana por transporte público a partir da superexploração da força de trabalho, tomamos como procedimentos metodológicos: levantamento e compilação das resoluções emitidas pela concessionária do transporte, no período considerando entre 2015 e 2020, com intuito de desvelar as formas as quais a tarifa é calculada e o quanto os usuários devem arcar com o custo. Foram investigados as formas de remuneração dos prestadores de serviço, as formas de cobrança do usuário, e a existência de fontes e recursos extratarifários.

Em relação ao tempo de deslocamento, os dados da Pesquisa Origem Destino, realizada em 2017, fornece um retrato do tempo de deslocamento por transporte público urbano na capital paranaense. Os microdados da pesquisa foram trabalhados utilizando fórmulas de planilha eletrônica, separando modos de transporte no universo e os tempos de deslocamento. Foram realizados dois exercícios com os microdados: o tempo de deslocamento por transporte público ao bairro Centro, e ao bairro Cidade Industrial, por serem bairros que concentram grande parte das atividades econômicas no município.

Cabe algumas considerações acerca desta Pesquisa Origem Destino (2017). Em relação aos dados, o universo da pesquisa é de 68072 viagens, número representativo para 6,2 milhões de viagens realizadas por uma população residente de 3,4 milhões de pessoas nos municípios da região metropolitana. Desagregando as informações sobre gênero, 50,1% das viagens (34126 viagens) foi realizada pelo sexo masculino; e 49,9% (33944 viagens) foi realizada por indivíduos do sexo feminino. A idade média dos entrevistados é de 35 anos. As informações sobre o tempo de deslocamento foram produzidas, na Pesquisa OD, a partir de entrevistas domiciliares, representando por isso o tempo médio de deslocamento por aquele modo. Com isso, os dados da Pesquisa OD representam aproximações sobre essa informação.

Como será visto nas próximas páginas, com a tabulação e análise dos dados realizados, alguns deslocamentos entre bairros de Curitiba não apresentam informações. Assim, tem-se a necessidade de uma nova pesquisa deste tipo, com combinação de metodologias e uso das tecnologias disponíveis. Apesar de tais limitações, interpretamos como válidas as aproximações que os dados nos apresentam.

A presente pesquisa está subdividida em capítulos, seguida desta introdução. O capítulo da revisão de literatura está subdividido em seções. A primeira recupera discussões sobre desenvolvimento e subdesenvolvimento, passando brevemente pela discussão no campo das ciências sociais, sobretudo a Geografia. Em seguida, apontamos a relação entre desenvolvimento urbano e o direito à cidade, a partir das discussões recentes sobre os conceitos. A seção seguinte trata sobre a formação socioespacial dependente, onde a produção do espaço urbano é tratada a partir de sua relação com o regime da superexploração da força de trabalho. Essa categoria, fundamental à teoria marxista da dependência, é apresentada na seção posterior, onde são vistas suas modalidades. A quinta seção do capítulo apresenta a produção capitalista do transporte em Curitiba, onde brevemente discute a história do transporte na capital e o seu caráter capitalista.

O capítulo referente à discussão dos resultados apresenta duas seções, onde as modalidades da superexploração a partir da mobilidade urbana são vistas: o tempo e o custo. Seguidos das considerações finais e das referências.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 DESENVOLVIMENTO E SUBDESENVOLVIMENTO

Essa seção apresenta conceitos e categorias referentes às noções de desenvolvimento e subdesenvolvimento a partir de determinados autores. Ambos conceitos foram trabalhados por vários campos das Ciências Sociais, inseridos no pós-Guerra para designar mudanças sociais, econômicas e políticas necessárias para a modernização, interpretado como um estágio de uma comunidade caracterizada por altos índices dos fatores de produção – recursos naturais, capital, trabalho e tecnologia. Essa ideia de desenvolvimento está fortemente ancorada no padrão estadunidense, o *american way of life*, que tem seus fundamentos na produção e no consumo desregrado. “Tenho, logo existo.”

O filósofo brasileiro Álvaro Vieira Pinto, por exemplo, apontava o subdesenvolvimento como uma realidade objetiva, uma situação histórica que constitui o modo de ser da totalidade da existência de uma comunidade nacional em determinada etapa de seu processo (histórico). A definição deste conceito deve ter uma concepção filosófica que abranja a totalidade da realidade, pois a nação subdesenvolvida não está isolada em si mesma, mas sim faz parte de uma realidade histórica mundial (PINTO, 2008). O autor apontava a necessidade de pensar a ciência social necessária para superar essa situação, e que tal ciência deverá ser elaborada pelos intelectuais do país inserido no “vale de lágrimas¹”, e não da sociologia importada dos países centrais, que mantém o país na situação de subdesenvolvimento.

Para o sociólogo André Gunder Frank (1973), o subdesenvolvimento é explicado a partir da sociologia dos países dominantes e, portanto, parte da experiência de países avançados, que nunca foram subdesenvolvidos, embora fossem não desenvolvidos. Enquanto ideologia, mascara as especificidades de países como o Brasil, estabelecendo que através de determinadas medidas econômicas, a formação econômico-social chegará ao rol de países desenvolvidos.

¹ “O ‘vale’ a que se refere foi talhado por um rio formado pela torrente de lágrimas que as massas trabalhadoras durante incontáveis milênios de sujeição a senhores, déspotas, sacerdotes, empresários e ricos, proprietários em todos os tempos, verteram dos olhos caíram na Terra, reuniram-se em um fio, avolumaram-se até constituírem o curso líquido de impetuosa corrente que, após séculos sem fim de sofrimentos humanos, veio a configurar o perfil geográfico do vale, que a oração envolvente entorpecedora, sem suspeitar que exprime simbolicamente a verdade histórica, chama de lágrimas.” (PINTO, 2008, p. 22).

Além disso, a maioria dos estudos sobre desenvolvimento e subdesenvolvimento deixa de levar em conta as relações entre as metrópoles e suas colônias econômicas ao longo da história da expansão mundial e do desenvolvimento do sistema mercantilista e capitalista. A consequência é que a maior parte das nossas teorias não consegue explicar a estrutura e o desenvolvimento do sistema capitalista como um todo e não esclarece a geração simultânea de subdesenvolvimento em algumas de suas partes e de desenvolvimento econômico em outras (...). Basta, porém, uma pequena familiarização com a história para saber que o subdesenvolvimento não é original nem tradicional, e que nem o passado nem o presente dos países subdesenvolvidos se parecem em qualquer aspecto importante com o passado dos países hoje desenvolvidos. Os países atuais desenvolvidos nunca foram subdesenvolvidos, embora possam ter sido não-desenvolvidos. (FRANK, 1973, p. 26).

Para Frank (1973), o subdesenvolvimento é um produto e um processo do sistema capitalista, que conformam a estrutura em uma escala global. O autor rechaça, com isso, a concepção de subdesenvolvimento como um momento de atraso, ou como produto de suas próprias características econômicas, sociais e culturais. É uma relação dialética: desenvolvimento do subdesenvolvimento, que tem seu ponto de partida a inserção do subcontinente no circuito capitalista mundial.

No campo da Geografia, a discussão sobre o desenvolvimento e subdesenvolvimento foi objeto de estudo de diversos autores, dentre os quais Yves Lacoste e Milton Santos, que apontavam o papel do espaço no processo de desenvolvimento-subdesenvolvimento.

Yves Lacoste, em *Geografia do Subdesenvolvimento*, apontava que os países subdesenvolvidos sofriam de diversas modificações econômicas, sociais e políticas desde o fim da Segunda Guerra Mundial. Essas transformações, dentre as quais o crescimento demográfico e a queda das taxas de mortalidade, decorrente de novas técnicas e tecnologias médicas, implicavam diversas situações específicas para cada país. Por isso, o subdesenvolvimento não pode ser explicado somente em bases demográficas e econômicas, derivados do forte nível de desemprego ou do atraso tecnológico. Conforme o autor, o subdesenvolvimento foi conceito de poucas formulações teóricas precisas. Em determinados estudos, era uma situação definida “por fora”, ou seja, através das relações de dominação dos países imperialistas; ora, “por dentro”, através de características internas aos países.

De fato, essa situação pode ser traduzida pela contradição entre o crescimento entre a população e os recursos que dispõem efetivamente, com esses dois fatores condicionados dialeticamente, com o avanço da mundialização do modo de produção capitalista e aprofundamento das relações de dependência entre países subdesenvolvidos e países centrais.

É um fato recente na história da humanidade, que procede fundamentalmente da introdução do sistema capitalista, em proveito de uma minoria (estrangeira e autóctone) dotada de exorbitantes poderes políticos, econômicos e sociais. A produção da riqueza do país é

enviada para fora, o que restringe de tal maneira o mercado interno, que as atividades econômicas modernas são limitadas e essencialmente função dos mercados externos. A pobreza geral e o subemprego maciço que daí resultam favorecem a persistência de uma forte natalidade que, combinada com os efeitos das necessárias melhorias sanitárias, provoca um forte aumento da população. O crescimento desta tende a ser mais rápido que a dos recursos que dispõem efetivamente (LACOSTE, 1965, p. 221).

Segundo o autor, esta definição de subdesenvolvimento pode ser objetivamente verificada em um país, sem a necessidade de comparação com outro país. Repousa na desigualdade do dinamismo de dois fatores primordiais de toda economia: homens e recursos. O subdesenvolvimento é condicionado pelo desajuste entre crescimento demográfico e marasmo relativo da produção. Portanto, apareceu com o aumento da população, mas é resultado de um longo processo. Entretanto, não é somente um fenômeno demográfico assim como não é somente um fenômeno econômico.

Milton Santos, maior geógrafo brasileiro, abordou o subdesenvolvimento a partir do processo de urbanização nos países do chamado Terceiro Mundo. Em 1965, é publicado *A Cidade dos Países Subdesenvolvidos*, onde Santos (1965) busca estabelecer bases para a compreensão das grandes cidades do subdesenvolvimento, a partir do estabelecimento de algumas características comuns, e fatores de diferenciação. A análise baseou-se tanto em combinação de variáveis que permitem a explicação do processo em todos os países (como taxas de natalidade e mortalidade, migrações, etc), quanto de elementos que permitem reconhecer e entender as particularidades do processo na situação do subdesenvolvimento, como as formas de organização do espaço interno, os desequilíbrios sociais, a divisão de classes. Em relação aos fatores de diferenciação, encontra-se no tipo de colonização que deu origem à cidade, sua função inicial, os ritmos de sua evolução econômica e as atividades urbanas presentes (SANTOS, 1965).

Para o autor, a urbanização não deve ser entendida somente de um ponto de vista econômico, mas a partir da relação entre modernização – enquanto um conjunto de inovações que são generalizadas por um território; a industrialização e a urbanização em si. O processo de modernização implica difusão de consumo e de informação, e não ocorre de maneira homogênea no território, o que representa as desigualdades nos níveis de vida entre as classes que compõem a população urbana.

O processo de industrialização, após a década de 1950, não acompanhou a urbanização, o que proporciona a formação de um grupo “marginal”, um exército industrial de

reserva que não é agregado às atividades econômicas industriais, partindo daí uma “urbanização terciária” com a predominância dos serviços como setor econômico (SANTOS, 1977b).

A economia pobre da cidade em grande papel na urbanização nos países subdesenvolvidos, pois marca a produção de duas esferas de produção e consumo na economia urbana, que desenvolvem dois circuitos da economia urbana: um superior, como atividades bancárias, serviços modernos; e um inferior, constituído de formas de comércio e serviços “a varejo”. Sua diferença fundamental está na organização e na tecnologia empregada. Essa teoria explica a urbanização a partir da divisão social do trabalho, incluindo o “setor informal”, situando as especificidades deste processo no quadro do crescimento econômico concentrador e radicalmente desigual nas cidades, dando importância para atividades como artesanato, prestação de serviços como diaristas, costureiras, pedreiros, etc. (GRIMM, 2011).

Milton Santos destaca, não somente nas obras citadas, mas em outras, a importância e as especificidades do espaço dos países subdesenvolvidos. Musset (2009) também aponta que o território deve ser situado e valorizado na compreensão do que representa o subdesenvolvimento. O autor aponta que o conceito de subdesenvolvimento deve superar o que chama de arquétipos espaciais, ou seja, configurações espaciais aplicadas a um espaço abstrato a fim de extrair uma estrutura supostamente universal, que é fundamentada em um sistema de valores políticos, sociais, culturais e econômicos e que pode ser construída sobre oposições dialéticas, como norte-sul, centro-periferia (MUSSET, 2009).

Ora, desde Lênin (O imperialismo, estágio supremo do capitalismo) a Lacoste (Geografia do subdesenvolvimento), passando por Boukharine (A economia mundial e o imperialismo), Walt Withman Rostow (As etapas do crescimento econômico), Milton Santos (O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos) ou Samir Amin (O desenvolvimento desigual: os desafios da mundialização), estudo do subdesenvolvimento tropeça na noção de escala territorial, pois esta se reduz, com muita frequência, à expressão metafórica das relações de poder que se estabelecem entre dominantes e dominados pelo viés da tradicional oposição entre centro e periferia (MUSSET, 2009, p. 87)

Ao recorrer a esses arquétipos, que reduz as diferenças sociais e econômicas entre os países, o discurso sobre o subdesenvolvimento é desterritorializado, e transforma-se em relações de poder em escalas nacional, internacional ou regional.

Já no campo das Ciências Econômicas, conforme Costa II (2020), o debate sobre o desenvolvimento é introduzido a partir dos anos 1950, em um contexto de crise da hegemonia britânica e europeia, e com a ascensão dos Estados Unidos, possibilitada somente a partir da Segunda Guerra Mundial com a institucionalização de diversos mecanismos e instituições internacionais. Dentre esses, o acordo de Bretton Woods em 1944, que estabelece a hegemonia

do dólar lastreado no ouro; a Organização das Nações Unidas (ONU), a Organização Mundial do Comércio (OMC), o Fundo Monetário Internacional (FMI) e a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

Com o período pós-guerra a economia do desenvolvimento ganha centralidade no debate do desenvolvimento capitalista global, com grande afincamento dos órgãos multilaterais, que buscavam viabilizar o desenvolvimento capitalista na periferia do capital, diante de uma tentativa de avanço do bloco socialista, em tempos de guerra fria. Neste sentido, não existia uma teoria do desenvolvimento econômico para a periferia do capitalismo, todo conhecimento derivava dos clássicos e neoclássicos que tinham suas produções teóricas inspiradas no modelo Europeu de desenvolvimento, iniciado pelas revoluções burguesas e indústria, diante deste impasse teórico (COSTA II, 2020, p. 121)

Importante resgatar que a teoria neoclássica da economia pregava a especialização de um país na produção de mercadorias em que tivesse maior vantagem comparativa, e o comércio internacional difundiria os benefícios do aumento da produtividade do trabalho. Essa ideia, abstraída de base histórica, formam o axioma do liberalismo clássico e respaldaram diversas políticas financeiras e monetárias, abertura comercial e a difusão do padrão-ouro (MARTINS, 2011).

Entretanto, para os países periféricos, observou-se o descenso dos preços dos produtos primários em relação aos industriais produzidos nos países centrais. Essa deterioração dos preços cria barreiras para o crescimento e desenvolvimento econômico, com a crise do balanço de pagamentos, deflação e redução de demanda interna, bem como em medidas econômicas que restringem as políticas sociais. Surgem, com isso, tensões sociais e movimentos revolucionários, cuja intenção é redirecionar o Estado nacional para reformas que modernizarão os países (MARTINS, 2011, p. 216).

Neste contexto, surgem diversas teorias, dentre as quais a teoria da modernização, a nacional-desenvolvimentismo e as teorias da dependência. Brevemente, discorreremos sobre estas.

O nacional-desenvolvimentismo surge como crítica às teorias neoclássicas aplicadas à periferia do capitalismo, a partir de uma reinterpretação do posicionamento da América Latina nas relações econômicas internacionais. A maior expressão dessa vertente, são as produções da Comissão Econômica Para a América Latina (CEPAL), onde destacam-se os nomes de Raúl Prebisch e Celso Furtado.

O pensamento cepalino, de modo geral, aponta para a deterioração dos termos de troca no comércio internacional e o intercâmbio desigual, como fundamentos para a estagnação e problemas econômicos da América Latina. O intercâmbio desigual significa a redução de custos

que não é repassado aos produtos manufaturados. A deterioração dos termos de troca, segundo Martins (2011), se explicava pela baixa elasticidade-renda dos produtos primários; pelo excedente de mão de obra rural nos países periféricos; estrutura produtiva dual, que combina um setor agroexportador moderno e capitalizado, apoiado por industrialização espontânea incipiente e, de outro lado, o setor agrícola de baixa produtividade; e as diferenças na organização sindical e patronal entre países centrais e periféricos. Na periferia, o grande excedente de mão de obra restringe a organização e sua pressão por salários maiores, de modo que não há interesse por parte dos patrões em inovações tecnológicas para reduzir o valor da força de trabalho (MARTINS, 2011, p. 218).

Os pensadores cepalinos propunham a industrialização da região como solução. Esse processo deveria ser capitaneado pelo Estado, diante da falta de capacidade da burguesia nacional para fazê-lo, e ocorreria mediante substituição de importações. Ou seja, a substituição de produtos importados por produtos nacionais. Isso seria possível mediante forte controle, por parte do Estado, no comércio exterior e sobre as divisas obtidas com a exportação de produtos primários. As divisas obtidas seriam direcionadas para políticas industrializantes, definidos a partir de etapas: bens de consumo leve, bens de consumo duráveis e bens de produção. A industrialização ocorreria mediante planejamento para aumentar a produtividade do trabalho nas economias periféricas solucionando parcialmente o problema da deterioração dos termos de troca e do excedente de mão de obra; e com auxílio do capital estrangeiro, que era visto pelos cepalinos como poupança, que deveria complementar os esforços nacionais (MARTINS, 2011). A política de substituição de importações exerce pressão sobre as divisas e exige maior participação do capital estrangeiro, o que estabeleceu crise no pensamento nacional-desenvolvimentista.

Martins (2011) aponta que a crise dessa vertente do pensamento dá espaço à crítica elaborada pelas teorias da modernização. W. W. Rostow associa desenvolvimento e modernização capitalista ao bem-estar humano. O desenvolvimento é visto a partir de uma sucessão de estágios rígidos e estanques, onde o subdesenvolvido aparece como momento inicial e, por meio de medidas modernizadoras nos campos da vida social e econômico, chega-se ao estágio de desenvolvimento identificado com a sociedade de consumo de massa. Tal situação é caracterizada por altos índices dos fatores de produção — recursos naturais, capital, trabalho e tecnologia, criados a partir da cristalização de um nacionalismo por parte das classes dominantes desses países. Ou seja, a noção de desenvolvimento implica processos e mudanças sociais em direção a um ideal de modernização, como um estágio social, econômico e político de uma comunidade nacional. O subdesenvolvimento, no mesmo diapasão, é tomado como

situação inicial do processo de desenvolvimento, ao qual acomete toda a população da América Latina e Caribe, África e partes da Ásia, colocando-os em uma classificação inferior (MARTINS, 2011, p. 228).

A teoria da dependência, por sua vez, surge a partir da crítica tanto à teoria da modernização, quanto da teoria cepalina ou nacional-desenvolvimentista. Formulada a partir dos anos 1970, é desenvolvida a partir de duas matrizes epistemológicas: a marxista, encabeçada por Ruy Mauro Marini; e a weberiana, cujo expoente é Fernando Henrique Cardoso.

A teoria da dependência, surgida na segunda metade da década de 1960, representou um esforço crítico para compreender as limitações de um desenvolvimento iniciado num período histórico em que a economia mundial estava já constituída sob a hegemonia de enormes grupos econômicos e poderosas forças imperialistas, mesmo quando uma parte delas entrava em crise e abria oportunidade para o processo de descolonização (DOS SANTOS, 2000, p. 18).

Os dependentistas apontavam que o desenvolvimento do capitalismo estabelece uma divisão internacional do trabalho hierarquizada, onde os países dependentes estavam sujeitos aos monopólios de produção dos países centrais. Isso condiciona os países dependentes a ajustar seu aparato produtivo, comercial, financeiro em função daquelas, decorrendo daí a organização das classes sociais internas, e a capacidade de instrumentalização do Estado. As classes dominantes internas e externas buscam a conciliação para a realização desses ajustes na produção, mostrando o nacionalismo das classes somente como instrumento de gestão, mas não na autonomia da decisão. Ao mesmo tempo, através da violência e coerção, manipulam as classes trabalhadoras internas.

A manutenção da divisão internacional do trabalho, que integra as diversas economias capitalistas, se identifica com as relações de dependência. Assim, o que se tem é uma estrutura econômica, política, social e ideológica simultaneamente nacional, internacional e específica, que determinam as formações econômico-sociais na economia mundial (MARTINS, 2011, p. 230). Ou seja, o subdesenvolvimento é tomado como uma forma particular da produção capitalista na América Latina e é radicada pelas relações de dependência.

A corrente weberiana entende a dependência como paradigma de desenvolvimento de sociedades marcadas pela autonomia política, mas que possuem sua estrutura produtiva para atender o mercado internacional. As estruturas de dominação são fundamentais nessa conceituação típico-ideal, dentro das quais se insere as relações de classes. Dessa forma, não se aponta as contradições das formações dependentes, mas sim sua dinâmica. As possibilidades

de desenvolvimento das sociedades, estariam articulados à dependência. A autonomia política é uma variável fraca, qual não tem capacidade de atuar no campo econômico, restrita somente ao aparato jurídico nacional. A estrutura produtiva é organizada para o mercado internacional, restringindo o campo de ação política, impossibilitada de atuar nesses vínculos estruturais, sem cair em um “irracionalismo”. Segundo esse posicionamento, a conceituação de dependência não exclui o desenvolvimento, ou seja, propõe o desenvolvimento a partir da dependência associada, ou *desenvolvimento & dependência* (MARTINS, 2011).

Vamos nos deter na vertente marxista da teoria da dependência². Esta entende a dependência como relação social de dominação, decorrente da divisão internacional do trabalho que subalterniza a economias da América Latina em detrimento dos países europeus e dos Estados Unidos. Incorporada ao mercado mundial a partir da colonização, a América Latina contribui para acumulação de capital necessária ao desenvolvimento capitalista industrial na Europa, fornecendo matérias-primas e alimentos necessários à Revolução Industrial. Após as independências dos países latino-americanos, estes países começam a orbitar ao redor da Inglaterra, com a qual estabelecem relações de dependência.

Conforme Marini (2017), a partir do século XVI, o subcontinente se desenvolve em consonância com as necessidades do capitalismo europeu, sendo chamada para contribuir com metais preciosos e gêneros alimentícios exóticos. Esse fluxo de mercadorias, que proporcionaram a expansão dos meios de pagamento, pavimentaram os caminhos para a revolução industrial inglesa. Nesse mesmo período, tem-se as independências políticas das colônias latino-americanas, que orbitam ao redor da Inglaterra, para onde os fluxos de mercadorias convergem.

² Um dos elementos mais importantes da polêmica que resultou na divisão interna entre as concepções weberiana e marxista da dependência, diz respeito ao “status do conceito de dependência”. Fernando Henrique Cardoso apontava “situações de dependência”, isto é, sugeria condições históricas observáveis, porém sem avançar em uma proposição teórica mais profunda. O conceito de dependência não alcançava a condição de categoria, ou seja, não apreendia um elemento de realidade inerente. Assim, preferia apontar “tipos, ou situações, de dependência” (ALMEIDA FILHO, 2013, p. 11). Com isso, também, tem-se a diferença entre as soluções para o problema do subdesenvolvimento: desenvolvimento associado ou revolução socialista. Vale também dizer que essa vertente da teoria da dependência sofre um descenso a partir dos anos 1970, com a crise do movimento socialista, o exílio de seus formuladores e a conformação com a dependência associada.

Em outros termos, é a partir de então que se configura a dependência, entendida como relação de subordinação entre nações formalmente independentes, em cujo marco as relações de produção nas nações subordinadas são modificadas ou recriadas para assegurar a reprodução ampliada da dependência. A consequência da dependência não pode ser, portanto, nada mais do que maior dependência, e sua superação supõe necessariamente, a supressão das relações de produção nela envolvida (MARINI, 2017, p. 327).

O papel que a América Latina exerceu para o desenvolvimento da economia mundial, conforme Marini (2017), facilitou a transição da mais-valia absoluta para a mais-valia relativa nos países do centro avançado do capitalismo, ao passo que, na produção interna das economias dependentes, radica a superexploração dos trabalhadores.

Martins (2010) aponta que as economias dependentes com seus aparatos produtivos voltados para as necessidades estrangeiras, o seu aparato produtivo estará voltado aos setores de exportação, ou para frações do mercado interno dirigidos ao consumo suntuário. Esse processo resulta em

- a) Os segmentos da burguesia dependente que se articulam ao capital internacional se apropriam de grande parte da mais-valia gerada internamente, se aumentarem a taxa de mais-valia.
- b) As relações econômicas internacionais que essa burguesia estabelece implicam uma perda da mais-valia para a economia nacional pelo ajuste de seus valores à produtividade internacional que se incide sobre ela. Entretanto, o setor da burguesia dependente que introduz a tecnologia estrangeira mais que compensa essa perda da fixação da mais-valia extraordinária em seu favor, repassando-a para o conjunto da sociedade. Todavia, em determinadas circunstâncias, essa mais-valia extraordinária pode ser em parte suprimida e afetar também os segmentos que monopolizam a introdução da tecnologia estrangeira.
- c) A superexploração do trabalho se generaliza como forma de regulação da força de trabalho para sustentar a taxa de lucro (MARTINS, 2011, p. 241).

Segundo Bamber (2013), o modo de produção capitalista na América Latina se desenvolve em dependência ao capitalismo mundial, engendrando formas específicas desse modo de produção. A dependência é o eixo central, posta como relações sociais que condicionam as estruturas econômicas, sociais e políticas desses países em sua inserção na economia mundial (BAMBER, 2013).

De acordo com Mathias Luce (2018), a dependência se apresenta, a partir dos conceitos marxistas, como síntese de múltiplas determinações que condicionam as formações econômico-sociais, engendrando leis tendenciais específicas em seu desenvolvimento histórico, e que realizam diferenciações no âmbito da economia mundial: as economias centrais e dependentes. A dependência se apresenta relação estrutural que liga o desenvolvimento ao subdesenvolvimento capitalista, e que atualiza as funções às quais as economias dependentes

são chamadas para exercer no mercado mundial (LUCE, 2018). A dependência se apresenta relação estrutural que liga o desenvolvimento ao subdesenvolvimento capitalista, e que atualiza as funções às quais as economias dependentes são chamadas para exercer no mercado mundial. Cristaliza fenômenos estruturais, representadas, de maneira resumida, no quadro abaixo.

QUADRO 1 – LEIS TENDENCIAIS DAS ECONOMIAS DEPENDENTES

Transferência de valor como intercâmbio desigual	Mecanismos que transferem valor produzido internamente no país dependente aos países centrais, ocorrendo a partir de uma não identidade entre valor produzido internamente e valor apropriado no âmbito da economia mundial. Ocorre através da deterioração dos termos de intercâmbio; do serviço da dívida; das remessas de juros através de empréstimos e securitização de dívidas; pagamento de royalties e propriedade intelectual; e apropriação das rendas absoluta e diferencial sobre os recursos minerais.
Cisão no ciclo do capital e divórcio entre estrutura produtiva e necessidades das massas	Contradição entre a produção, distribuição e o consumo da população, que significa uma industrialização que não depende do mercado interno para se realizar, sendo voltada para o setor externo. Nesse sentido, os salários da massa trabalhadora não interferem no que é produzido, ou seja, não contam para a circulação e realização da mercadoria.
Superexploração da força de trabalho	É mecanismo tomado pela burguesia interna para compensar as transferências de valor no âmbito internacional, e é caracterizado pela depressão estrutural do valor da força de trabalho, no que se refere ao fundo de consumo e ao fundo de vida do trabalhador.

FONTE: LUCE (2018)

Essa seção apresentou conceitos acerca do desenvolvimento e subdesenvolvimento. Percebe-se a multidimensionalidade de seus conteúdos, que abrangem os campos da Filosofia, Economia, Geografia e outras ciências sociais, ora apontando como uma situação, uma realidade objetiva de uma comunidade; como um produto de relações históricas e desiguais entre nações. Os conceitos também se referem à ideologia que carregam os termos, ao apontarem processos necessários para a economia de um país para alcançar o rol de países desenvolvidos, mascarando o racismo implicado na categorização entre desenvolvido e subdesenvolvido. Não somente isso, apontam para a manutenção do estado de coisas, ou seja, a reprodução do subdesenvolvimento, mas com novas formas.

Na próxima seção, aprofundaremos a questão do subdesenvolvimento como uma forma particular da produção capitalista, e suas implicações para o espaço e a mobilidade urbana.

2.2 O DESENVOLVIMENTO URBANO E O DIREITO À CIDADE

Na discussão sobre desenvolvimento urbano, De Souza (2003) aponta que o conceito é frequentemente associado ao crescimento econômico, o que implica a expansão e complexificação do espaço urbano, transformando-os em novos ambientes aqueles lugares deteriorados ou antigos; a expansão do urbano sobre o rural; e ideais de modernização espacial. Não há um questionamento social sobre esses processos.

Segundo o autor, o desenvolvimento urbano é processo socioespacial de mudança positiva, no qual se observa a conquista de melhor qualidade de vida e justiça social para o maior número possível de indivíduos dotados de diversos graus de autonomia. A qualidade de vida refere-se ao acesso e a satisfação das necessidades básicas, materiais e simbólicas, por uma parcela crescente da população; e a justiça social que, “é capaz de conciliar poderosamente o respeito à alteridade com a exigência de igualdade.” (DE SOUZA, 2003, p. 64). Ambos conceitos (qualidade de vida e justiça social) não estão em hierarquia entre si, mas apresentam complementariedade essencial: tomados isoladamente, não são suficientes para elaborar estratégias para o desenvolvimento.

É nesse sentido que o autor situa a autonomia individual e coletiva. Esses conceitos trabalhados pelo autor são essenciais para a construção de seu edifício teórico-metodológico, no qual situa o planejamento urbano não como a como gerir uma cidade, mas o gerenciamento de relações sociais constituídas por indivíduos críticos, dotados de consciência e autonomia. Assim, caminha no sentido de não estabelecer parâmetros a priori sobre o que representa desenvolvimento urbano para os grupos sociais urbanos (em sua maioria invisibilizados para as políticas públicas).

Segundo Marrara (2014), desenvolvimento urbano se constata na medida que mais direitos sociais fundamentais são concretizados para os habitantes da cidade. Neste pacote, o acesso aos serviços básicos, à infraestrutura e à mobilidade urbana são inclusos, bem como devidas restrições à propriedade privada (MARRARA, 2014).

O Ministério das Cidades, em 2008, define o desenvolvimento urbano da seguinte maneira:

Podemos definir o desenvolvimento urbano como a melhoria das condições materiais e subjetivas de vida nas cidades, com diminuição da desigualdade social e garantia de sustentabilidade ambiental, social e econômica. Ao lado da dimensão quantitativa da infraestrutura, dos serviços e dos equipamentos urbanos, o desenvolvimento urbano envolve também uma ampliação da expressão social, cultural e política do indivíduo e da coletividade, em contraponto aos preconceitos, a segregação, a discriminação, ao clientelismo e a cooptação (CADERNO MCIDADES, 2004, p. 8).

A definição de desenvolvimento urbano proposta é multidimensional, engloba tanto o sujeito e sua relação com o espaço natural e o humanizado, colocando-a como melhoria das condições materiais e subjetivas da vida urbana, mencionando o acesso à cultura e à política pelos indivíduos e pela coletividade, ao lado da dimensão da infraestrutura construída, da presença de serviços e equipamentos urbanos. A melhoria das condições materiais é a diminuição (não eliminação) das desigualdades sociais.

Observa-se que o desenvolvimento urbano se aproxima de outro: o direito à cidade. Cunhado por Henry Lefebvre (1991), a noção refere-se aos direitos referentes a um novo humanismo, a uma forma superior de direitos: a cidade como obra e apropriação. Nesse sentido, evoca-se um conteúdo político à discussão sobre a cidade e sobre as formas de viver, ser e estar no espaço urbano.

A partir das Jornadas de 2013, o direito à cidade é uma das expressões as quais os movimentos populares utilizam para denunciar a ausência do poder público na garantia de direitos para a população. Dentre os quais, o direito à mobilidade. Segundo Cafrune (2016),

Atualmente, a expressão “Direito à Cidade” tem sido utilizada como guarda-chuva para reivindicações que incluem o direito à moradia, o respeito à população de rua, o direito ao transporte público de qualidade e à mobilidade, a defesa de espaços públicos, e o direito à liberdade de manifestação, consolidando-se como síntese de reivindicações por novas formas de construção e de vivência do espaço urbano. (CAFRUNE, 2016, p. 186).

Em uma reconstrução histórica do conceito, Cafrune (2016) situa a discussão a partir dos anos 1980 com a ideia de reforma urbana centralizada no direito à moradia, encabeçada pelo MNRU (Movimento Nacional pela Reforma Urbana). Esse movimento popular foi decisivo na inclusão sobre a política urbana na Constituição de 1988, que passa a obrigar os municípios a elaboração e aprovação de planos de desenvolvimento urbano, por meio dos quais se executaria a função social da propriedade e da cidade. Isso ocorreria mediante planos e instrumentos de política urbana, com destaque ao Plano Diretor.

Com a necessidade de lei geral para a política urbana, o MNRU e outras organizações atuaram nacional e internacionalmente para que os princípios dos direitos humanos, econômicos, sociais, ambientais e culturais fossem relacionados ao espaço urbano. Nesse sentido, o princípio do direito à cidade e cidadania, gestão democrática da cidade e a função social da propriedade e da cidade fossem reconhecidos no que, em 2001, foi estabelecido como Estatuto da Cidade (lei nº 10.257/2001).

Em David Harvey (2012), vê-se que o direito à cidade aparece como direito de mudança do sujeito através da mudança da cidade, e exige exercício de poder coletivo.

A questão de que tipo de cidade queremos não pode ser divorciada do tipo de laços sociais, relação com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos desejamos. O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, como procuro argumentar, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos (HARVEY, 2012, p. 74).

Partindo da ideia de que o espaço absorveu as crises do capitalismo nas últimas décadas, seja através de novas formas de morar, de estilo de vida, do próprio referencial de qualidade de vida; ou mediante de intervenções no espaço construído, os resultados são a segregação socioespacial, o estabelecimento de condomínios fechados e espaços segregados por classe; reflexos de um espaço urbano fragmentado e articulado. O chamado processo de “destruição criativa que tem desapropriado as massas de qualquer direito à cidade” (HARVEY, 2012, p. 85) representa a absorção do excedente pelo desenvolvimento urbano, e reproduz a concepção mercantil da terra e dos espaços sociais, implicando expulsão das massas à cidade como obra.

Neste sentido, o direito à cidade deve ser adotado como lema operacional, quanto ideal político. A questão é superar o espaço homogêneo imposto pela lógica capitalista, e inverter o urbano para a produção e constituição de outra sociedade. A utopia lefebvriana é um germe, está em construção (o que em nossa leitura reforça a noção e não o conceito de direito à cidade), a partir de uma sociedade para além do capitalismo e do capital; um novo humanismo, na qual a cidade é vista como obra, um valor de uso; e acessível a todos, ao estar inseparável da humanidade que a constrói. Portanto, o “novo urbano” surge para o fim da cidade (capitalista), um novo tipo de urbanismo

A democratização deste direito e a construção de um amplo movimento social para fortalecer seu desígnio é imperativo, se os despossuídos pretendem tomar para si o controle que, há muito, lhes tem sido negado, assim como se pretendem instituir novos modos de urbanização. Lefebvre estava certo ao insistir que a revolução tem de ser urbana, no sentido mais amplo deste termo, ou nada mais (HARVEY, 2012, p. 88).

Bonifácio (2019) comenta que o direito à cidade é uma noção, por remontar a um projeto filosófico que abarca a totalidade da reprodução social. É uma orientação política e prática, situada a partir do vivido e da vida cotidiana, cujo desafio é tornar a vida alienada como

experiência, como possibilidade de profanação. É a orientação para o resgate da cidade como lugar da arte, da filosofia, do pensamento e da política em superação dialética das aporias impostas ao urbano, portanto contra o sistema, para o resgate da sociedade urbana como tal (BONIFÁCIO, 2019, p. 154). O autor situa essa noção, na constelação do pensamento de Lefebvre, apontando que o direito à cidade só se realizará com a superação da própria urbanização capitalista. A busca por sua realização se reduz às tentativas de transposição da noção a projetos técnicos ou ao acesso a equipamentos urbanos.

Carlos (2020) comenta que o direito à cidade aparece como um horizonte de luta nos movimentos sociais, que questionam sobre como a vida urbana se realiza. No pensamento lefebvriano, o direito à cidade localiza-se como parte do movimento da totalidade real e, por isso, ganha sentido como possibilidade e projeto utópico.

O espaço é uma das maneiras as quais se lê o processo histórico de uma sociedade, na maneira como este é produzido e expressa materialmente as contradições e conflitos presentes no seio da sociedade. Também expressa as possibilidades concretas de realização dessa sociedade. Segundo a autora, o espaço, o urbano e o cotidiano estão em uma tríade dialética como conteúdo na problemática urbana atual. Destaca-se, com isso, a centralidade da produção do espaço urbano na discussão e compreensão do mundo, pois é constitutivo da própria prática.

No mundo do capital, o espaço é mercadoria. No espaço, são reproduzidos os elementos indispensáveis para a contínua reprodução da ordem capitalista, criando e recriando um espaço homogêneo, segregado, fragmentado.

A segregação é a negação do urbano e da vida urbana. Os limites da propriedade marcam os limites dos usos (e de seus modos) na cidade, fazendo com que a vida cotidiana desenvolva-se nos estritos limites dos espaços privados (e vigiados, como é o caso condomínios fechados, ruas muradas, praias privatizadas) dos espaços públicos normatizados e pelo poder crescente das milícias organizando a vida (não só na periferia) com a subjugação e imposição no ato de ir e vir definidos segundo uma lógica que esvazia a democracia. (CARLOS, 2020, p. 364)

É da segregação socioespacial como modo de viver na cidade que aparece as insurgências, a partir dos movimentos sociais, que apostam no direito à cidade como nova forma de viver *na* cidade e *a* cidade.

A autora também comenta que o conceito foi vulgarizado a partir de sua derivação para as políticas públicas, tomada em um planejamento urbano que acaba por reforçar a injustiça social ao qual teria como objetivo sanar. Conforme Carlos (2020), o direito à cidade “ganha força de mediação entre o presente e o futuro, como movimento constitutivo do projeto

utópico de mudar a vida, o que certamente supera a esfera dos bens necessários a realização da vida.” (CARLOS, 2020, p. 367).

Coelho & Cunha (2020) criticam a relação entre direito à cidade e desenvolvimento a partir da crítica decolonial e da crítica antirracista de Franz Fanon, para apontar que o desenvolvimento urbano captura e neutraliza as potencialidades da proposta de Lefebvre.

O conceito de colonialidade é utilizado para apontar o padrão de poder na imposição de uma hierarquia racial do mundo, operando em todas as esferas da vida social. A colonialidade do poder, do ser, do saber e da natureza inauguram um projeto de civilização da modernidade, que afirmará e celebrará a experiência histórica da Europa e América Anglo-saxã como universal. A partir disso, tem-se o projeto da modernidade e organização colonial do mundo, que implicou a invisibilização, subalternização e destruição de modos tradicionais do ser, estar, dos saberes e das linguagens. Neste contexto, a colonialidade é uma forma de dominação inseparável do projeto da modernidade, para reprimir e dominar, por meio da força militar, econômica os povos, bem como garantir a naturalização dessas relações a partir da assimilação, pelo dominado, do imaginário moderno-colonial (CRUZ, 2017, p. 16).

A raça tem um papel fundamental, e funciona como marcador da diferença entre desenvolvido e subdesenvolvido. Os racializados são marcados como excluídos da dialética eu e outro, empurrados para a zona do não ser e destinados ao tratamento pela violência, exploração e espoliação. Nesse processo, invisibilizam e subalternizam outras formas de ser, de saber, outros projetos civilizatórios. Assim, os processos de modernização das cidades e de seus espaços, são emulações do estilo de vida ocidental, em suas relações com membros da sociedade e com a natureza. Observa-se isso, por exemplo, a partir das reformas higienistas no Rio de Janeiro no século XIX.

Levar o desenvolvimento à lugares subdesenvolvidos virou um discurso progressista, cuja base é colonial e a ferramenta mais potente, o racismo. Racismo, contudo, não se resume a um marcador de cor (mesmo que esse seja o elemento mais evidente), ele engloba as diversas formas de ver o mundo, de viver e pensar e, particularmente, de articular o sentido de vida boa ou bem-estar. Se estes sentidos são antagônicos ao avanço do capitalismo, os estereótipos raciais negativos serão sempre mobilizados para colocar esses povos perigosos no passado, no atraso e na contramão do desenvolvimento. (COELHO e DA CUNHA, 2020, p. 550).

Ou seja, a definição de desenvolvimento enquanto ideologia que emula o estilo de vida ocidental, as autoras apontam que sua espacialização – o desenvolvimento urbano – esvazia o conceito de direito à cidade, em uma crítica similar à realizada por Carlos (2020) e Bonifácio (2019) quanto da captura dessa noção pelo planejamento urbano.

Partindo da Constituição de 1988 e do Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), normas que regulam as políticas urbanas, tem-se que o foco é garantir as formas as quais o desenvolvimento urbano se dará, tendo com isso, um modelo ideal de cidade. O direito à cidade, por sua vez, é atrelado ao conceito função social da cidade, que representa o acesso aos serviços e equipamentos urbanos, os direitos fundamentais como moradia digna e transporte; controle social e gestão democrática.

Entretanto, enquanto conceitos abertos, sua significação e posterior concretização na prática jurídica e da política pública não escapam a hierarquização de pessoas/ lugares/ saberes a partir da ideia de civilização e progresso. Assim, a face repressora do direito estatal, seja pela política urbana racista, ou pela própria política de segurança pública seletiva e legal, faz com que o reconhecimento de cidadania esteja restrito a um aspecto formal e institucional (COELHO e DA CUNHA, 2020, p. 554).

Ou seja, o direito a cidade é uma formalidade ao estar inscrito na concepção de desenvolvimento e de cidadania formais, que ignora as especificidades das cidades brasileiras, de suas populações e comunidades. A execução prática do desenvolvimento urbano e das funções sociais da cidade, através da política e planejamento urbanos, tem um filtro racial, de classe e de gênero, que restringe a cidadania para as populações racializadas, em situação de rua; população LGBTQIAP+, dentre outros, ou as elimina sistematicamente, através das políticas de segurança pública e repressão. Portanto, de acordo com Coelho e Cunha (2020), o direito à cidade deve ser dissociado do conceito de desenvolvimento urbano, para que o sentido de vida urbana, incluso no primeiro, não seja dado previamente a partir do paradigma moderno-ocidental, a partir de práticas e ideologias com cunho racista, observados no segundo conceito. Devem ser considerados outras formas de sociabilidade na cidade, a partir dos quais os indivíduos e grupos invisibilizados, viveriam *a* cidade e *na* cidade (COELHO e DA CUNHA, 2020).

Ressaltando as relações raciais para o direito à cidade, Rezende e Andrade (2022) discutem que o conceito deve ser operado conforme as especificidades da formação socioespacial brasileira. Assim, além de mobilizar a categoria formação socioespacial, os autores propõem a análise interseccional, permite espacializar a questão racial e de gênero; ou seja, ocorre uma leitura da cidade, permitindo uma leitura das opressões que sofrem determinadas frações da população urbana. O racismo e as relações de gênero e classe, nesse sentido, ocupam centralidade na discussão. As identidades raciais, de gênero e classe são fundamentais para a produção do espaço social, sem desconsiderar que essas relações são histórica e geograficamente construídas (REZENDE e ANDRADE, 2022).

Segundo os autores, a urbanização brasileira e a construção do espaço interno das cidades foram pautadas em desigualdades de renda e de oportunidades, fundamentando a segregação socioespacial das cidades e das regiões metropolitanas. As reformas urbanas higienistas, que tiveram o planejamento urbano inspirado em cidades europeias, funcionalizou as desigualdades socioespaciais, para a contínua separação entre racializados/não-racializados³; entre ricos e pobres; entre homens e mulheres; entre jovens e adultos. O espaço social é um reflexo dessas contradições e conflitos, e ao mesmo tempo proporciona o suporte para sua reprodução.

Para desenvolver o argumento, os autores recuperam o conceito de cidadanias mutiladas, elaborado por Milton Santos no contexto da redemocratização do país.

Ser cidadão, perdoem-me os que cultuam o direito, é ser como o Estado, é ser um indivíduo dotado de direitos que lhe permitem não só se defrontar com o Estado, mas afrontar o Estado. O cidadão seria tão forte quanto o Estado. O indivíduo completo é aquele que tem a capacidade de entender o mundo e que, se ainda não é cidadão, sabe o que poderiam ser os seus direitos.

É neste sentido que me pergunto se a classe média é formada por cidadãos. Eu digo que não. Em todo o caso, no Brasil não o é, porque não é preocupada com direitos, mas com privilégios. O processo de desnaturalização da democracia amplia a prerrogativa da classe média, ao preço de impedir a difusão de direitos fundamentais para a totalidade da população. E o fato de que a classe média goze de privilégios, não de direitos, que impede aos outros brasileiros ter direitos. (SANTOS, 1997, p. 133)

A cidadania⁴, segundo Santos (1997; 2011), refere-se ao exercício de direitos e que supõe o conhecimento destes, assim como a luta por seu exercício e a reivindicação por mais direitos. No Brasil, a cidadania é incompleta ou mutilada na medida que os direitos básicos e necessários são restringidos para grande parte da população, sobretudo a população negra⁵.

³ Deve-se ter em mente que a separação entre as classes sociais no Brasil Colônia era fundamentalmente a partir dos costumes, trejeitos e cor da pele. Com o avanço da história, essa separação entre classes deve ser realizada geograficamente.

⁴ Conforme Grimm (2011), baseada em T. A. Marshall, há três desdobramentos da questão da cidadania. Os direitos civis, aqueles fundamentais à vida, à liberdade, à propriedade e à igualdade perante a lei; os direitos políticos, relacionados ao direito de votar e à participação. Já os direitos sociais devem garantir a participação na riqueza coletiva, incluindo o direito à educação, ao trabalho, ao salário justo, à saúde, dentre outros. (GRIMM, 2011, p. 181)

⁵ Em relação às cidadanias mutiladas, vale a pena transcrever o seguinte: “Penso haver três dados centrais para entender essas questões do preconceito, do racismo, da discriminação. O primeiro é a corporalidade, o segundo é a individualidade e o terceiro é a questão da cidadania. São as três questões que vão ser a base da maneira como estamos juntos, da maneira como nos vemos juntos, da maneira como pretendemos continuar juntos. Resumindo, a corporalidade inclui dados objetivos, a individualidade inclui dados subjetivos e a cidadania inclui dados políticos e propósitos jurídicos. A corporalidade nos leva a pensar na localização (talvez pudéssemos chamar de lugaridade), a mobilidade, a destreza de cada um de nós, isto é, a capacidade de fazer coisas bem ou mal, muito ou pouco e as possibilidades daí decorrentes. E aí aparece em resumo, o meu corpo, o corpo do lugar, o corpo do mundo. Eu sou visto, no meio, pelo meu corpo. Quem sabe o preconceito não virá do exame da minha individualidade, nem da consideração da minha cidadania, mas da percepção da minha corporalidade. A individualidade permite, a partir do bom senso, alcançar certo grau de exercício de transindividualidade, e aí

Segundo Milton Santos, o país não tem cidadãos, mas consumidores, pois o cidadão é multidimensional, um indivíduo em busca do sentido para a vida e do futuro.

O autor afirma que no Brasil é possível identificarmos cidadania mutilada no trabalho, por conta das oportunidades de ingresso negadas; cidadania mutilada na remuneração, enquanto uns ganham muito mais do que outros; cidadania mutilada nas oportunidades de promoção; cidadania mutilada na localização dos homens em relação à moradia; ou até mesmo a cidadania mutilada na circulação, uma vez que esse direito de ir e vir muitas vezes é tolhido para uma parte significativa da população. A cidadania é também mutilada na educação, na saúde, nos novos direitos advindos da evolução técnica contemporânea, como o direito à imagem e ao livre exercício da individualidade. Ademais, não se pode esquecer os comportamentos da polícia e da justiça, que escolhem como tratar as pessoas em função do que elas parecem ser. (REZENDE e ANDRADE, 2022, p. 4)

Neste pequeno trecho, destaca-se a importância do espaço social e seu papel no exercício da cidadania. O espaço é considerado pelo autor, a partir da categoria território, como fundamental para avançar para uma cidadania integral e concreta. Assim, aponta a necessidade do aparato jurídico da Nova República em considerar o território para a plenitude do cidadão integral, tornando-se um instrumento para superação das desigualdades sociais que também são desigualdades territoriais.

O componente cívico supõe a definição prévia de uma civilização, isto é a civilização que se quer, o modo de vida que se deseja para todos, uma visão comum do mundo e da sociedade, do indivíduo enquanto ser social e das suas regras de convivência. Para ficarmos apenas com um exemplo, a atribuição do chamado salário mínimo, isto é, da quantidade mínima de dinheiro capaz de assegurar uma vida decente para cada qual e sua família, não pode ser estabelecida em função dos simples mandamentos da “economia”, mas da cultura. Quando aceitamos que sejam pagos salários de fome a uma boa parte da população, é certo que estamos longe de possuir uma verdadeira cultura.

O componente territorial supõe, de um lado, uma instrumentação do território capaz de atribuir a todos os habitantes aqueles bens e serviços indispensáveis, não importa onde esteja a pessoa; e de outro lado, uma adequada gestão do território, pela qual a distribuição geral dos bens e serviços públicos seja assegurada.

Os níveis territoriais-administrativos responderiam aos diversos níveis da demanda social.

Nessas condições, deve-se falar de um modelo cívico-territorial, a organização e a gestão do espaço sendo instrumentais a uma política efetivamente redistributiva, isto é, tendente à atribuição de justiça social para a totalidade da população, não importa onde esteja cada indivíduo. A plena realização do homem, material e imaterial, não depende da economia, como hoje entendida pela maioria dos economistas que ajudam a nos governar. Ela deve resultar de um quadro de vida, material e não material, que inclua a economia e a cultura.

aparece a minha consciência, a consciência de mim, a consciência de nós, a consciência do outro e dos outros, a consciência do mundo. E afinal, a cidadania, que é o exercício de direitos e supõe a ciência dos direitos que temos e a capacidade de reivindicar seu exercício pleno e também de reivindicar mais. Como tudo isso está ligado ao grau de consciência, voltamos, por conseguinte, à questão da individualidade.” (SANTOS, 1997, p. 134)

Ambos têm que ver com o território e este não tem apenas um papel passivo, mas constitui um dado ativo, devendo ser considerado como um fator e não exclusivamente como reflexo da sociedade. É no território tal como ele atualmente é, que a cidadania se dá tal como ela é hoje, isto é, incompleta. Mudanças no uso e na gestão do território se impõem, se queremos criar um novo tipo de cidadania, uma cidadania que se nos ofereça como respeito à cultura e como busca da liberdade. (SANTOS, 2011, p. 81).

Santos (2011) aponta que cada ser humano tem um valor, como produtor, consumidor, cidadão, em relação ao lugar que ocupa no espaço. Ou seja, existe uma correlação entre a localização das pessoas e seu nível social e de renda.

Ao ser tomado como mercadoria, a produção capitalista do espaço é torna-se um dos fundamentos das desigualdades sociais presentes no seio da sociedade. Em um modelo cívico-territorial herdado da escravidão, vê-se que as relações sociais travadas entre brancos e não-brancos implicam a desigual apropriação dos espaços. Quando se nega o trabalho para aqueles que só tem a força de trabalho para vender, é também negado o acesso aos bens socialmente produzidos, e às oportunidades de ascensão social. Assim, a questão da cidadania jamais poderia aparecer de maneira completa, pois de saída é impedido ou negado aquilo de principal da existência – o espaço –, assim como a materialização dos direitos implicados na questão da cidadania. Com isso, e associado aos outros feixes de opressão, tem-se que o urbano não é para todos e todas.

Neste sentido, o direito à cidade relaciona-se à luta popular por um espaço contra hegemônico, surgido das resistências, do resgate do valor de uso na interação entre cotidiano e vida nas cidades.

Esse direito é visto como devir ou possibilidade de construção de cidades e cotidianos alternativos, diferentes da cidade neoliberal (que também é uma cidade racista), marcada por apagamentos, disrupções, segregação e especulação, ou seja, é um direito que ainda não existe, intrinsecamente ligado a mudanças qualitativas não apenas no substrato material, mas nas relações sociais, representações e disputas de poder (REZENDE e ANDRADE, 2022, p. 7).

É a cidade a partir de um novo tipo de sociabilidade, para além do racismo estrutural e das opressões de gênero e classe. Segundo os autores, o direito à cidade é a busca por um espaço utópico e contra hegemônico no qual as diferenças e singularidades são valorizadas. Essa busca, enquanto processo situado entre reforma e revolução, deve considerar a promoção da igualdade racial e de gênero.

Essa seção apresentou uma breve revisão bibliográfica sobre desenvolvimento urbano e direito à cidade. O desenvolvimento urbano é definido, grosso modo, como processo de

promoção de melhorias materiais e imateriais para a população que vive nas cidades, como elemento na diminuição das desigualdades sociais. Conceito que engloba diversas esferas da vida nas cidades, engloba o indivíduo e a coletividade em relação à sustentabilidade ambiental, econômica e social; e coloca em função, mas não somente destes, na presença de equipamentos e serviços públicos, sejam culturais, que garantam a participação política de todos e todas.

Tal conceito, conforme visto, foi relacionado ao direito à cidade reduzindo-o ao acesso e usufruto dos equipamentos sociais e outros bens públicos dispostos no espaço urbano. Alguns autores arrolados confrontam essa aproximação dos conceitos, pois o direito à cidade figura como ideal político, e uma noção na construção do pensamento lefebvriano. Enquanto noção e ideal, figura no horizonte da revolução social, e significa instrumentalizar a luta por novas formas de viver a cidade e na cidade.

Isso representa superar, em relação ao desenvolvimento urbano nos moldes da cidade capitalista, a noção do espaço como mercadoria. Entende-se que a ideia do direito à cidade como direito de todos e que não comporta a propriedade privada da terra urbana – que, em nossa interpretação figura como raiz das desigualdades socioespaciais. A necessidade de desvinculação entre os conceitos desenvolvimento urbano e direito à cidade, como apontam, Coelho e Cunha (2020), apontam a necessidade da desvinculação entre esse conceito e o direito à cidade, e essa necessidade é justa, dado que desenvolvimento urbano não é conceito que figura em um horizonte revolucionário.

Como exposto na seção referente à metodologia, a mobilidade urbana é um momento da produção do espaço urbano, indissociável da organização do espaço das cidades em determinado modo de produção. Neste sentido, o transporte, como mercadoria para aqueles que vivem de salário, é um dos elementos aos quais o direito à cidade tenta superar, em direção à uma vida urbana transformada e revigorada. Em um novo urbanismo, que será realizado mediante uma revolução social encampada pela classe trabalhadora na superação dos marcos da sociedade atual (LEFEBVRE, 1991). Essa transformação radical da sociedade, apontados como utopia, é de fato isso: as utopias são construções possíveis de realização. Deve-se entender o caráter da revolução social e os caminhos para sua realização, bem como os contornos e o conteúdo atribuídos aos conceitos aqui trabalhados.

2.3 A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DEPENDENTE E SUBDESENVOLVIDA

O subdesenvolvimento é uma forma particular da produção capitalista, conforme os teóricos da vertente marxista da dependência. Vamos resgatar algumas categorias da economia política marxista para melhor situar a discussão.

Consoante Marx (1996), na produção social da existência, os homens estabelecem entre si determinadas relações, independentemente de sua vontade. Essas relações de produção correspondem a um grau de desenvolvimento das forças produtivas. As forças produtivas conformam os instrumentos de trabalho e a força de trabalho e, portanto, seu desenvolvimento são fenômenos históricos (MARX, 1996). São constituídas pelas propriedades econômicas das forças produtivas. Expressam, por um lado, os meios de produção como fatores objetivos da produção e a força de trabalho, como fator subjetivo, no processo de trabalho; e, por outros, as contradições que destas relações são derivadas (ARUTO, 2015, p. 35).

A totalidade das relações de produção formam a base econômica da sociedade, o modo de produção com a qual, correspondem determinadas formas sociais de consciência como a moral, a ideologia e os costumes. O modo de produção da vida material condiciona a vida em sociedade, as formas de consciência social (MARX, 1996).

O capitalismo como sistema global consolida-se no século XVIII, politicamente marcado pela Revolução Francesa. Nesse quadro, as forças produtivas estão submetidas às relações de propriedade privada, implicando separação entre aqueles que produzem, a partir dos meios de produção; daqueles que possuem sua propriedade legal. Estes últimos, apropriam-se do excedente produtivo. Essa é a base da separação da sociedade em classes: a burguesia, que detém os meios de produção; e o proletariado, aqueles que possuem somente sua força de trabalho física e mental para tocar o processo produtivo (NETTO e BRAZ, 2006).

Em seu desenvolvimento histórico, engendrou formas específicas que não negam a lei geral do desenvolvimento. Ou seja, esse sistema é composto por uma totalidade de totalidade, um complexo de complexos (HUBERMAN, 1977). O desenvolvimento do modo de produção engendrou formações econômico-sociais regidas por particularidades da lei do valor, e que representam concretamente a síntese das múltiplas determinações que abarcam as forças produtivas, as relações de produção, a dinâmica das classes sociais e a configuração estatal (LUCE, 2018).

O espaço, que não foi incorporado como categoria para os teóricos da dependência, é a terceira categoria que particulariza as formações econômico-sociais. Conforme Santos (1977a), o modo de produção escreve a história no tempo, as formações econômico-sociais, no espaço, de modo que são categorias interdependentes (SANTOS, 1977a). Conforme Aruto (2015), as relações de produção constituem a base das formações econômico-sociais,

sintetizadoras da vida cotidiana. Partindo disso, a formação socioespacial surge a partir da incorporação das relações de produção ao conceito de formação econômico-social, com a função de captar as especificidades do desenvolvimento histórico do modo de produção, e a organização do espaço nesse processo.

O espaço social está dialeticamente condicionado à reprodução das relações de produção, através do regime ao qual o trabalho se apresenta na formação econômico-social. Em uma sociedade dividida em classes, com a apropriação privada do excedente e a exploração do trabalho pelo capital, a reprodução das relações de produção ocorre no espaço geográfico que tanto suporta esse processo de reprodução, quanto sofre suas consequências.

A formação socioespacial é a variedade que cada forma social de apropriação pode assumir concretamente, e que é produto das condições históricas e sociais dadas, sintetizadas nas relações de produção e na organização do espaço para garantir a reprodução da sociedade. Considerando que essas formas particulares são estruturadas a partir das relações de dependência, a formação socioespacial dependente captura e articula às transformações espaciais, as leis e tendências específicas a esse tipo de capitalismo, e situa a relação entre espaço social e a força de trabalho⁶

Com isso, a relação entre espaço e relação de produção adquire outro sentido nas regiões periféricas uma vez que o espaço é estruturado e transformado para garantir (com toda a sua complexidade e conflito) a reprodução da força de trabalho abaixo do seu valor. É assim que se devem interpretar características secularmente presentes na sociedade latino-americana, e reproduzidas no seio do desenvolvimento capitalista dependente, tais como: forte presença de trabalhadores domésticos na sociedade; baixos salários; reduzida produtividade; presença de vários tipos (não capitalistas) de relação de produção, principalmente nas faixas de fronteira agrícola; o uso de mutirão e outros tipos de autoconstrução, tanto nas áreas rurais como nas urbanas; reduzidos e precários serviços públicos destinados aos trabalhadores; setor terciário “inchado, com baixos salários e crescimento horizontal”; a persistência histórica da exportação de produtos primários; desigualdade regional e segregação urbana. Todas essas características e seus desdobramentos concreto-espaciais (rural e urbano) persistem e se transformam dialeticamente à medida que o processo de acumulação com base na superexploração se desenvolve (ARUTO, 2015, p. 64).

A formação socioespacial dependente e subdesenvolvida implica especificidades na forma da produção social. A organização do espaço, nesse quadro, obedece a lógica de manter a reprodução destas mesmas relações, considerando outras determinações como a luta de

⁶ Aruto (2015) aponta a superexploração da força de trabalho como fundamental para a lei geral das formações socioespaciais dependentes; entretanto, a organização do espaço como síntese de múltiplas determinações permite entender que tal lei se dá considerando também todas as tendências específicas da economia dependente. Não é o escopo da discussão, mas a superexploração da força de trabalho ocorre pois é “permitida” por assim dizer, mediante a existência de outras categorias, como a cisão entre estrutura produtiva e as necessidades das massas trabalhadoras.

classes e a configuração estatal. Considerando que esta pesquisa trata o espaço urbano (especificamente, a mobilidade como momento da produção do espaço urbano), a sua organização e produção é realizada para garantir a superexploração dos trabalhadores e a reprodução das relações de dependência.

Entretanto, essa conceituação não é suficiente, sendo necessário apresentar o contexto da organização do espaço social, e a escala de análise. Assim, a categoria padrão de reprodução do capital dessas economias dependentes permite apreender a dialética entre valor de uso e o processo de valorização em conjunturas específicas. Tal categoria implica entender e distinguir as formas de extração de mais-valia, o processo de circulação e distribuição, de renda e de consumo, e a forma de domínio da burguesia. Assim, analisa-se o capital como relação social e as condições sociais e políticas para sua reprodução.

O padrão de reprodução do capital diz respeito às formas as quais o capital se reproduz em períodos históricos e em territórios específicos. Considera a transformação do capital pela passagem das esferas de produção e circulação e integrando o processo de valorização e sua finalização em valores de uso, assim como as contradições que carregam (OSORIO, 2012). A economia dependente apresentou como padrões de reprodução do capital: agromineiro exportador (até a segunda metade do século XX); industrial (a partir da crise de 1929, com as substituições de importações, até os anos 1980); e exportador de especialização produtiva (dos anos 1980 em diante).

Figueira (2018) coloca que é necessário sintetizar as determinações econômicas, sociais e políticas da formação socioespacial considerada. Para isso, aponta a categoria padrão de desenvolvimento capitalista, que pertence a um nível menor de abstração, e refere-se a uma única formação socioespacial, dentre todas as formações dependentes/subdesenvolvidas.

De forma concisa, um Padrão de Desenvolvimento Capitalista é definido por um conjunto de atributos – econômico-sociais e políticos – que estrutura, organiza e delimita a dinâmica do processo de acumulação de capital, e as relações econômico-sociais a ele subjacentes, existentes em determinado Estado (espaço) nacional durante certo período histórico (FILGUEIRAS, 2018, p. 525).

Ao articular as dimensões da vida social no conceito, o autor ressalta o papel do Estado no espaço intranacional. O conceito de bloco no poder é fundamental, pois situa-se entre estrutura e conjuntura, economia e política, sendo composto em cada quadra histórica, pelas classes e suas frações nos aparelhos do Estado, direcionando-os de acordo com seus interesses, e garantindo a manutenção do bloco no poder (FILGUEIRAS, 2018).

Essa articulação entre economia e política, cisa que o conceito de padrão de desenvolvimento capitalista planeja superar, é realizada mediante outro conceito econômico explicado pelo autor — regime de política macroeconômica (RPM). Segundo Filgueiras (2018), o Brasil situa-se em um padrão liberal periférico (PLP) após os anos 1990, que representa uma continuação da dependência, porém com distintos regimes de política macroeconômica.

Na economia mundial, a aliança entre neoliberalismo e capital financeiro deu origem ao programa político-prático resumido em privatizações, desregulamentação e liberalização. Tal programa, no entanto, foi aplicado de maneiras específicas, conforme as distintas formações socioespaciais. Assim,

O PLP é a forma concreta específica assumida pela mundialização do capital e o neoliberalismo no Brasil a partir dos anos 1990, configurado a partir de rupturas fundamentais com relação à estrutura econômico-social anterior, própria do Padrão de Substituição de Importações vigente até então no país, e como resultado das disputas entre distintas frações de classes de sua burguesia, e entre estas e as classes trabalhadoras. No seu início, com o Governo Collor, cristalizou-se o que já era uma realidade no plano mundial, qual seja: uma nova hegemonia, desta feita comandada pelo capital financeiro, que subordinou a lógica produtiva a sua própria lógica volátil e de curto prazo. Na sequência, esse padrão se aprofundou durante os Governos de FHC e se legitimou, momentaneamente, durante os Governos Lula e Dilma (FILGUEIRAS, 2018, p. 528).

Partindo disso, o neoliberalismo se “assenta” na formação socioespacial brasileira a partir dos anos 1990, sob hegemonia do capital financeiro. O autor coloca que o caráter dos governos se assemelha no contexto do PLP: Collor, FHC e Temer assumem e promovem ativamente o padrão, ao passo que Lula e Dilma se adaptam, tomando-o como irreversível. Portanto, a hegemonia do capital financeiro é constante nesse período.

Podemos entender, a partir disso, o neoliberalismo como reconfiguração e como doutrina, condiciona um tipo de regulação econômica, social e política que implica na produção e reprodução das relações sociais. Dentre estas relações, os elementos necessários para a reprodução da classe trabalhadora, e o regime de exploração da força de trabalho. Um exemplo acabado disso, é a gestão do fundo público, uma mediação decisiva que sustenta o desenvolvimento capitalista, para o processo de valorização do capital na produção de mais-valia, e é formado mediante a punção compulsória de parte dos salários dos trabalhadores pelo Estado através da carga tributária regressiva estabelecida, não desconsiderando outros mecanismos (DA COSTA, 2017). Importante considerar, pois a forma ao qual o transporte público é organizado, implica subsídios públicos para garantir sua operação.

Em resumo, a formação socioespacial brasileira, a partir das categorias elencadas nesta seção — padrão de reprodução do capital e padrão de desenvolvimento capitalista, que nos levam

ao neoliberalismo – implicam em uma organização específica do espaço. Considerando a escala do urbano, e seguindo Aruto (2015) ao comentar sobre as características das formações socioespaciais dependentes, podemos apontar que o espaço urbano é levado a constantes transformações considerando os interesses da classe no poder e a sua capacidade de fazê-los realidade. A luta de classes que também se expressa no espaço urbano, e determinam os limites e as possibilidades do exercício ao desenvolvimento urbano e ao direito à cidade, na quadra histórica que o neoliberalismo impõe para as classes sociais.

Destaca-se com isso, neste nível de abstração, desvelar os agentes da produção do espaço urbano. Conforme pontuado por Corrêa (1989)⁷,

O espaço urbano – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campos de luta – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. A ação destes agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção e dos conflitos de classe que dela emergem. (CORRÊA, 1989, p. 11)

Como pontuado, partimos da conceituação da mobilidade urbana como um dos momentos da produção do espaço urbano. Por isso, destaca-se a ação do Estado, das empresas prestadoras do serviço de mobilidade urbana, e os usuários do transporte coletivo.

Segundo Poulantzas (1980), o Estado é uma condensação material específica de uma relação de forças entre as classes sociais. Suas políticas, formas e estruturas traduzem os interesses gerais da classe no poder e, sendo assim, uma expressão geral da luta de classes em desenvolvimento. O Estado baliza os campos de luta, onde estão inclusas as relações de produção e, assim, articula o campo econômico; organiza o mercado e as relações de propriedade e de posse; a ideologia necessária para o domínio das classes.

Dessa categorização, tem-se que o poder político do Estado tomado como poder de classe através e no Estado, fundamentado no poder econômico, aparece como condensação determinada formalmente dessas relações. O poder aparece como capacidade material de uma classe em realizar seus projetos em detrimento de outras classes, indicando sua posição objetiva nas relações econômicas, políticas e ideológicas em uma sociedade classista. Assim, o poder é

⁷ Corrêa (1989) destaca como agentes: proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Nas próximas páginas, veremos que as ações destes agentes são quase inseparáveis, haja vista que com a dinâmica do capital, ocorre a expansão horizontal e vertical do campo de ações destes sujeitos.

uma relação, expressa em um campo de forças desiguais, cujo fundamento é a exploração da força de trabalho (POULANTZAS, 1980).

Segundo Osorio (2017),

Para as classes sociais, conservar o poder político significa contar com a força social para organizar a vida comum. Este não é um assunto irrelevante, porque implica criar um redemoinho na vida em comum ao redor do que fundamentalmente tudo gira, permitindo assim que os projetos e interesses dos que detêm poder político prevaleçam mais do que absorver e assumir posições, interesses de outras classes. Os assalariados podem reivindicar empregos ou melhores salários. E é possível que alcancem esses objetivos em tempos e períodos específicos. Porém, permanecerão em um contexto em que a condição do trabalho assalariado se mantém, e isso é parte dos interesses de outras classes que as domina. Na medida em que estas relações sociais e de força se naturalizam, o Estado pode se projetar como uma entidade que expressa os interesses da sociedade como um todo. O Estado é o centro do poder político porque é nele que se condensa a força social que organiza a vida em comum. Sem Estado, não seria possível dar forma a nenhum projeto e interesse de classe, e tampouco organizar a vida de outros seres humanos de maneira duradoura. Essa centralidade converte o Estado no centro de qualquer projeto político que queira modificar e transformar as relações que subjazem a organização da vida em comum e que a tornem possível (OSORIO, 2017, p. 27)

Osorio (2017) também comenta que se opera uma separação entre economia e política, na qual o Estado aparece como descolado de ambas e as relações de exploração e de poder desaparecem, permitindo a construção da sensação de comunidade nacional, que o Estado organiza.

Assim, existe uma espécie de imanência na vida social capitalista que aponta a reprodução das relações sociais de produção das classes sociais e das relações de poder e domínio. Enquanto essas condições aparecem como uma ordem natural: “assim se trabalha e assim se resolve a subsistência”, as relações de poder político e de domínio do estado não precisam tornar-se explícitas e operam em uma espécie de determinação geral para que a rotina dos contratos capital/trabalho e da produção e reprodução do capital ocorram com fluidez e sem perturbações. Isso permite que o Estado capitalista não apareça comprometido no dia a dia com a exploração nem com o fortalecimento, com a reprodução do capital, o qual aprofunda a sua imagem de entidade neutra em termos classista, situada acima da sociedade (OSORIO, 2017, p. 31).

Nestes termos, o Estado do tipo capitalista representa os interesses da classe no poder. Poulantzas (2000) comenta que, para manter o poder político, a classe dominante estabelece compromissos com as classes dominadas e toma algumas medidas positivas, mesmo que isso signifique concessões impostas pelas lutas de classe, para minar a organização de classe.

Osorio (2017) apresenta algumas particularidades do Estado no capitalismo dependente, como a subsoberania, ou seja, subordinado a outros poderes estatais, o que não significa que as classes dominantes dos países dependentes não consigam exercer seu poder

sobre as classes dominadas. Para sustentar o regime de superexploração, que agudiza os conflitos sociais, recorre-se historicamente às formas autoritárias, como ocorreu durante o período militar, onde o crescimento econômico ocorreu às custas da pauperização dos trabalhadores.

Ainda deve-se entender a diferença entre Estado e aparatos do Estado. Os aparatos do Estado são as instituições, as quais o Poder Executivo, o Banco Central, as empresas públicas dentre outros exemplos, regulam a vida cotidiana do Estado e da comunidade ao qual está inscrita.

A partir do que foi pontuado nesta seção, desde a formação socioespacial dependente à produção do espaço urbano e a mobilidade como um de seus momentos, prosseguimos na discussão, agora apontando o desenvolvimento urbano e o direito à cidade sob os conceitos já trabalhados.

2.4 A SUPEREXPLORAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO E O TRANSPORTE PÚBLICO

2.4.1 A superexploração da força de trabalho

No ato da produção, o capitalista compra, mediante salário, a força de trabalho. A partir deste momento, essa “compra” é uma relação jurídica, que ocorre quando duas pessoas “livres” e proprietárias comparecem ao mercado e trocam mercadorias entre si, mediadas pelo dinheiro.

Assim, essa compra, juridicamente falando, permite ao capitalista dispor, ou explorar⁸ a força de trabalho mediante pagamento por salário, por um período qualquer estipulado. Pressupõe-se, com isso, uma troca de equivalentes, onde o valor pago pela força de trabalho é equivalente ao tempo de trabalho (LUCE, 2018).

⁸ Exploração significa apropriação para consumo, ou realização do valor de uso da mercadoria força de trabalho, de modo que esta satisfaça alguma necessidade que, neste caso, é de produção de mercadorias. Como qualquer mercadoria, a força de trabalho é uma unidade dialética entre valor de uso e valor, onde este último se refere a quantidade de tempo socialmente necessário para a produção de todas as mercadorias indispensáveis à reprodução da força de trabalho sob as condições sociais e históricas. Assim, em um contrato entre capitalista e trabalho, supõe-se que o primeiro pague o valor exato na forma de salário para o último (CARCANHOLO, 2013).

E é justamente aí que se encontra o segredo da produção capitalista: o capitalista paga ao trabalhador o equivalente ao valor de troca da sua força de trabalho e não o valor criado por ela na sua utilização (uso) – e este último é maior que o primeiro. O capitalista compra a força de trabalho pelo seu valor de troca e se apropria de todo o seu valor de uso (NETTO e BRAZ, 2006, p. 100).

De fato, esse tempo de trabalho se desdobra em tempo necessário, onde se recebe pelo que produz; e o tempo excedente, que não é pago pelo capitalista. A força de trabalho é a única mercadoria que gera mais valor do que é necessário à sua reprodução e é esse seu valor de uso: produzir mais valor do que seu valor de troca, ou de nada adiantaria o capitalista gastar com esse investimento. Em *O Capital*, Marx (1996) denomina mais-valia esse tempo excedente da produção, que é objetivo do capitalista, por ser daí que deriva seus lucros (MARX, 1996).

A relação entre o trabalho necessário e o trabalho excedente é denominado taxa de mais-valia, ou taxa de exploração, na medida que o capital constante não gera valor (NETTO e BRAZ, 2006, p. 106).

Para efeitos de análise, Marx (1996) divide-a em: mais-valia absoluta, que consiste na extensão da jornada de trabalho ou aumento da intensidade do trabalho, sem aumento dos salários correspondentemente; e a mais-valia relativa, que pode ocorrer de duas formas: reduzindo a quantidade de elementos necessários (valores de uso) consumidos para a reprodução dos trabalhadores; ou a partir da redução do tempo socialmente necessário para a produção dos valores de uso para a reprodução dos trabalhadores (MARX, 1996). A criação de valor opera-se no tempo de trabalho necessário; já a valorização do capital ocorre no tempo excedente. Assim, o que o capitalista deseja é a valorização do capital, e para isso é fundamental o controle do processo produtivo.

O preço da força de trabalho, expresso pelos salários, deveria orbitar o valor dos produtos socialmente necessários para a reprodução da força de trabalho. Porém, não representa a totalidade do qual o trabalhador entregou de sua força: observa-se uma discrepância entre a riqueza produzida no tempo socialmente necessário, e o que é pago para o trabalhador. O valor da força de trabalho não é somente o valor dos bens necessários para o corpo, em um sentido biológico: é também necessário elementos referentes aos elementos culturais, espirituais, simbólicos da reprodução social dos trabalhadores. Ou seja, além dos elementos como alimento e vestuário, o acesso e usufruto de uma coleção de bens socialmente produzidos também influenciam na composição do valor, como a instrução, acesso a elementos culturais; bem como nível da luta de classes espelhada pela organização dos trabalhadores (NETTO e BRAZ, 2006).

No capitalismo dependente, o tipo de desenvolvimento é ancorado em uma superexploração da força de trabalho. Segundo Marini (2017), a superexploração dos

trabalhadores aparece como contrapartida às transferências de valor em plano internacional, voltada ao plano da produção interna com o intuito de aumentar o tempo excedente. É realizado mediante o aumento da intensidade do trabalho, do prolongamento da jornada de trabalho e a conversão do fundo de consumo necessário aos trabalhadores em fundo de acumulação de capital.

Pois bem, os três mecanismos identificados — a intensificação do trabalho, a prolongação da jornada de trabalho e a expropriação de parte do trabalho necessário ao operário para repor sua força de trabalho — configuram um modo de produção fundado exclusivamente na maior exploração do trabalhador, e não no desenvolvimento de sua capacidade produtiva. Isso é condizente com o baixo nível de desenvolvimento das forças produtivas na economia latino-americana, mas também com os tipos de atividades que ali se realizam. De fato, mais que na indústria fabril, na qual um aumento de trabalho implica pelo menos um maior gasto de matérias primas, na indústria extrativa e na agricultura o efeito do aumento do trabalho sobre os elementos do capital constante são muito menos sensíveis, sendo possível, pela simples ação do homem sobre a natureza, aumentar a riqueza produzida sem um capital adicional. Entende-se que, nessas circunstâncias, a atividade produtiva baseia-se sobretudo no uso extensivo e intensivo da força de trabalho: isso permite baixar a composição-valor do capital, o que, aliado à intensificação do grau de exploração do trabalho, faz com que se elevem simultaneamente as taxas de mais-valia e de lucro (MARINI, 2017, p. 334).

Para Luce (2018), a superexploração é a determinação negativa do valor da força de trabalho. Ou seja, os trabalhadores submetidos a superexploração da força de trabalho estão sujeitos à exploração do trabalho capitalista, e é agudizada nas economias dependentes; provocando o desgaste prematuro da força de trabalho e/ou a reposição de seu desgaste, de tal maneira que a substância viva do valor não é restaurada nas condições sociais dadas, ocorrendo o rebaixamento de seu valor.

A categoria superexploração é resgatada para diversas discussões na formação socioespacial brasileira, apresentando implicações em outros campos das Ciências Sociais. O artigo de Da Costa (2017) por exemplo, destaca a formação do fundo público para o financiamento de políticas sociais. Conforme a autora, o fundo público é formado a partir da punção do trabalho excedente e necessário, através dos impostos (principalmente sobre o consumo), recolhido pelo Estado. Esse agente opera as transferências de valor e favorece as classes no poder do Estado, para a apropriação direta da mais-valia produzida socialmente, tendo a dívida pública e a função crédito como expressões ou modalidades do fundo na rotação do capital (DA COSTA, 2017).

O trabalho de Souza e Araújo (2020) visa demonstrar como a superexploração da força de trabalho implica-se na saúde dos trabalhadores. Ou seja, realizam uma reflexão ontológica entre trabalho e saúde, mediada pelas modalidades da superexploração. Os autores pensam a

saúde a partir das esferas do ser social, articulando as esferas biológicas e sociais. Nesse sentido, a saúde é determinada para além do indivíduo: é um processo complexo e socialmente determinado, que engloba as esferas natural e social do ser social.

No capitalismo, a exploração do trabalho é metamorfoseada em menos saúde e, portanto, pensar saúde da classe que produz a riqueza é pensar na saúde da sociedade de classes⁹. A superexploração da força de trabalho, assim, é “a pedra de toque” do desgaste físico e mental dos trabalhadores, e essa condição se apresenta através dos desníveis nos indicadores de saúde entre trabalhadores dos países dependentes e centrais, como mortes e acidentes de trabalho, e formas de adoecimento. Interessante seria alguns dados sobre ocupações em que são submetidas à superexploração e em como isso afeta as diferentes perspectivas de saúde (mental e física, tomadas analiticamente separadas).

O artigo de Bittencourt da Silva (2022) apresenta a superexploração do trabalho dos professores no contexto da pandemia de Covid-19. O autor apresenta os contornos da exploração docente, ao comparar o valor da hora aula entre diversos países e no município. Avança na discussão sobre a intensidade do trabalho, aumentada ao ter um quadro de desvalorização dos trabalhadores da educação, apontando o quanto é espoliação a partir da não contratação de outros professores e funcionários técnicos, por exemplo.

Durante a pandemia, diferentes práticas e determinações normativas aviltantes, levadas a cabo pela administração pública carioca, infligiram um aumento da erosão das condições de trabalho dos professores, assim como de demais profissionais que atuam na rede municipal de ensino, também seriamente ameaçando e afetando a saúde destes trabalhadores. Não é inoportuno argumentar que tais circunstâncias e vicissitudes, ou mesmo piores, podem ser identificadas em outras situações de trabalho docente, como igualmente na realidade laborativa de demais categorias profissionais dotadas de qualificação e nível educacional semelhante (BITTENCOURT DA SILVA, 2022, p. 110).

A pesquisa de Tonin (2015) relaciona a produção da habitação à superexploração e a renda da terra urbana, e como a interação entre essas categorias produzem o entrave da realização da mercadoria habitação pelos trabalhadores. Segundo o autor, o preço da habitação não está contido nos salários dos trabalhadores, colocando a questão de como resolver o problema (a necessidade) de morar. O preço da terra urbana, por sua vez, é relacionado às categorias renda da terra e superlucros de localização. Sob esse quadro, o autor coloca conceitos

⁹ “La salud obrera es la única que, liberándose, libera también la salud de los demás hombres” (MACCARO, 1980, p. 73 apud (SOUZA e ARAUJO, 2020, p. 650).

como precariedade física e urbana, espoliação urbana ¹⁰ e autoconstrução ¹¹, que representam as expressões urbanas da superexploração dos trabalhadores, que recorrem ao financiamento por longos anos via mercado formal; ou às ocupações de terra que não realizam função social.

A percepção de um salário baixo obriga o trabalhador a elevar o tempo de trabalho necessário para conseguir acessar vários dos elementos básicos do valor da força de trabalho. E isto não afeta apenas os trabalhadores de baixa renda, mas também os de renda média, que aumentam sua jornada de trabalho a fim de acessar os serviços necessários para reproduzir sua força de trabalho com maior qualificação: como saúde, ensino privado e o transporte individual. Mas abstraindo dessas situações mais concretas, seja um trabalho de baixa renda ou de “classe média”, tem seu tempo de trabalho necessário expandido para fora de sua jornada de trabalho. Seja acumulando outro emprego ou fonte de renda, seja assumindo ele próprio a produção de elementos que deveriam ser comprados através do salário, ou simplesmente tendo seu tempo livre apropriado.

Neste último caso o exemplo mais evidente é o tempo de deslocamento entre casa e trabalho que em vários momentos costuma a crescer entre 25 a 30% a jornada de trabalho. Na raiz desta questão está a própria distância que o trabalhador é obrigado a residir de seu trabalho. Seu salário, que deveria incorporar o custo de habitação, é insuficiente para isso, e para não ficar a mercê das flutuações dos custos de moradia o trabalhador acaba se protegendo na aquisição de uma casa própria. Esta casa, no entanto, é frequentemente distante dos grandes centros de trabalho (TONIN, 2015, p. 131).

Tais trabalhos aprofundam a questão do regime de exploração capitalista e suas relações com diferentes elementos necessários aos trabalhadores e sua reprodução. É necessário ter saúde, uma residência para ter sua força de trabalho formal e informalmente explorada no capitalismo; e superexplorada no capitalismo dependente.

¹⁰ Lúcio Kowarick (1979; 2020) apresenta o conceito de espoliação urbana como soma das extorsões que se operam através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência, e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza nas relações de trabalho, sendo assim resultante da pauperização absoluta e relativa dos trabalhadores (KOWARICK, 1979). Recentemente, observando um “economicismo” em sua conceituação original e uma falta de mediações entre estrutura e luta política, Kowarick tenta ampliar o conceito. Segundo essa nova conceituação, as condições materiais são apenas pano de fundo e que os sentidos e significados produzidos coletivamente passam a ter primazia para os atores coletivos que sofrem com este processo espoliativo, que nada mais é que tirar de um grupo, ou classe o que lhe é considerado direito seu, segundo o qual existe legitimidade na reivindicação, e cuja negação constitui uma injustiça, indignidade ou imoralidade (KOWARICK, 2020). Segundo Tonin (2015), esse conceito se encaixa em um patamar inferior à superexploração da força de trabalho, pois a SFT é uma lei geral que afeta toda a economia dependente, ao passo que a espoliação abarca o tempo livre do trabalhador fora do chão de fábrica (TONIN, 2015, p. 111)

¹¹ A autoconstrução é o método ao qual a classe trabalhadora recorre para suprir a necessidade de moradia. Em *A Autoconstrução: A Arquitetura Possível*, Ermínia Maricato (1982) apresenta a produção do espaço urbano através da produção habitacional. A classe trabalhadora passa a autoproduzir sua moradia, item cujos salários deprimidos não cobrem. Para isso, ou retiram fundos que cobririam outros custos (como vestuário, alimentação, transporte), ou estendem a jornada de trabalho para além do necessário (horas extras ou mesmo segundo emprego) para construir sua própria residência. Assim, forma-se uma “arquitetura do possível” nas habitações da classe trabalhadora: as possibilidades dos custos determinam o que, quando, como e onde será feito na casa própria. A discussão, neste sentido, tira a visão romântica da autoconstrução, comum aos estudos da época como algo positivo, e que cumpria interesses da classe dominante em não direcionar políticas habitacionais robustas para a população (MARICATO, 1982).

2.4.2 O racismo e a superexploração

O racismo é um dos elementos que conformaram a construção da formação socioespacial brasileira, e assim se relaciona com a superexploração da força dos trabalhadores. Essa relação é apontada por Souza (2022) desenvolve como o racismo se constitui na complexidade das relações sociais do capitalismo dependente, ou seja, como este influi na produção e distribuição de riqueza socialmente produzida, bem como nas lutas de classe. A autora também aponta sobre o memoricídio, a destruição da memória e história da população escravizada, e da classe trabalhadora no país.

Com a emergência das relações de produção tipicamente capitalistas e na dinâmica da acumulação capitalista mundial, a economia dependente passa por transformações importantes. Nesse período de transição, forja-se um mecanismo ideológico que opõe ex escravos e brancos livres: de um lado, homens e mulheres expropriados e racializados, que eram identificados ao trabalho — ideologia do “bom escravo”, que após a Abolição, é identificado à vadiagem e à preguiça; e, de outro, o trabalhador europeu e branco, símbolo de desenvolvimento e progresso econômico. Tal pensamento fomenta a criação de políticas estatais de imigração europeia para o Brasil, e foi fundamental para instituição do mercado de trabalho capitalista.

Ao transitar plenamente para a economia capitalista dependente, não ocorre uma ruptura radical com o modo antigo — em verdade, muita coisa é re funcionalizada, como a latifúndio da terra e o papel do racismo enquanto negação da condição humana aos ex escravizados, opera como organizador das novas relações sociais. A não inclusão de negros, negras e indígenas livres ao mercado formal de trabalho gera uma massa marginal de trabalhadores além do exército industrial de reserva, cuja função é pressionar os salários de todos os trabalhadores para baixo, bem como a concorrência entre trabalhadores. Tem-se o substrato material para a superexploração da força de trabalho.

Em relação à luta de classes, o racismo mina a organização da classe trabalhadora, na medida que reduziu o campo de reivindicações e negociações, e estabelecimento de limites à exploração. A concorrência entre trabalhador branco e negro também é posta, na medida que o primeiro “se sente ameaçado pelo ‘outro’, que aparece como oferta de força de trabalho mais barata” (SOUZA, 2022, p. 42). Entretanto, o próprio sistema do capital fornece um “salário psicológico” aos brancos que, dada sua vantagem competitiva no mercado, recebem recompensas materiais e simbólicas em relação ao negro. Assim, tem-se uma hierarquização racial, legitimada pela violência direta e indireta na vida cotidiana. O Estado, por sua vez,

organiza essas relações sociais, e da violência utiliza, se necessário, para sustentar a superexploração e as relações sociais capitalistas.

Nesse quadro, a autora faz uma discussão sobre memoricídio: a invisibilidade, destruição ou inferiorização da história dos povos dominados e expropriados como ferramenta de dominação. Esse processo acompanha o genocídio e o etnocídio, com a destruição de símbolos, da língua e de todo referencial cultural de um povo. Necessário para impossibilitar a construção da história de si e de classe, e garantir a submissão e a superexploração.

O memoricídio apresenta diversos impactos na construção ideológica do trabalhador negro pós-escravidão. Os mecanismos de barragens e de imobilização da inserção no mercado de trabalho estão, dialeticamente, articulados com a dinâmica racismo-superexploração. A inserção marginal em empregos precários, instáveis, invisíveis e com pouca importância para a valorização do capital é atrelada à construção da sua identidade como não-trabalhador.

As classes dominantes buscaram apagar a “mancha negra” da história do país, e isso conformou a ocultação da presença negra na história do trabalho e da luta de classes, na escravidão e na sociedade capitalista. Reconhecer essa presença é confrontar-se com a diversidade e a profundidade das contradições, que dinamizam a luta de classes e constituem a classe trabalhadora. Mistificá-la e deturpá-la ideologicamente é uma forma de amortizar o impacto das contradições na dinâmica social (SOUZA, 2022, p. 46).

O trabalho de Costa e Mendes (2021) tomam a morte como força produtiva no capitalismo brasileiro, relacionando a formação econômico-social brasileira e a superexploração da força de trabalho, ao racismo estrutural. Os autores abordam a função social da morte no Brasil como um processo inerente à constituição das relações de produção e das forças produtivas no tipo de capitalismo brasileiro, que se torna um elemento dinamizador desse modo de produção. Assim, não se trata de analisar a morte no abstrato, ou o racismo somente em sua perspectiva de dominação sobre os corpos, mas numa concretude entendendo as singularidades dos indivíduos circunscritas à totalidade social.

A morte é derivada da questão social no capitalismo, e tem suas raízes na propriedade privada dos meios de produção. Quanto maior a riqueza produzida e acumulada privadamente, maior é a pobreza e miséria de grandes contingentes populacionais. Neste sentido, a morte forma uma das dimensões que constituem o ser social e, portanto, não diz respeito somente à morte física: existem outras formas de fatalização, como a exploração da força de trabalho, a reificação e coisificação do ser humano (COSTA e MENDES, 2021, p. 91).

Essa fatalização nas colônias/em países dependentes adquire outros contornos, e que tem raízes no etnocídio das populações originárias e a escravização de negros e negras de

África. A morte no capitalismo brasileiro, de gênese colonial e estruturas sociais classistas, racistas e patriarcais, se desenvolve historicamente até a conjuntura atual dinamizado pela marginalização e eliminação física de negras, negros e indígenas em suas experiências, vivências e relações sociais (COSTA e MENDES, 2021).

Ao se referirem ao genocídio colonial, os autores apresentam dados que mostram a redução drástica das populações escravizadas no Brasil. As condições de vida e morte dos escravizados eram determinados pelas necessidades econômicas de então: a produção da vida em países centrais implicava a produção da morte (e não quaisquer mortes) nas colônias e países dependentes (COSTA e MENDES, 2021, p. 94).

Os autores discutem superexploração e morte, compreendendo-os entre o Brasil Colônia e a reestruturação produtiva dos anos 1980. A economia escravocrata forma a base para a economia sob regime de assalariamento — e a implantação do regime de superexploração da força de trabalho, mas que não supera a morte como elemento dinamizador. A Abolição da escravidão recria a ideia de trabalhos braçais, “trabalho sujo, trabalho arriscado” para homens negros e domésticos/sexuais para as mulheres negras, relegando a esse grupo as atividades mais perigosas, mais intensivas e/ou de piores remunerações.

Por conseguinte, temos uma profunda cisão social que diz não apenas do antagonismo de classes oriundo da contradição capital-trabalho, mas também do racismo estrutural e da estrutura patriarcal, que se consubstancializam. Não por acaso, o grosso da força de trabalho superexplorada no país é negra, pobre e periférica - isso sem considerar o papel do trabalho não pago da mulher na esfera da reprodução social e seu histórico escravocrata (COSTA e MENDES, 2021, p. 97).

A superexploração, como mecanismo para impedir a queda da taxa de mais-valia para a burguesia nacional, coloca a morte do trabalhador no horizonte ao negar aos trabalhadores aquilo que é socialmente essencial para sua reprodução, resultando em esgotamento físico e mental prematuro. Os excedentes de trabalhadores que forma o contingente do exército industrial de reserva nos países dependentes, cuja função é substituir as pessoas no processo produtivo e garantir a pressão pelo pagamento de salários baixos, é controlado mediante violência estatal: através do controle manicomial ou das prisões, ou da eliminação dos corpos por parte do Estado.

No período da industrialização brasileira, a forma da produção capitalista no país intensifica a superexploração dos trabalhadores, ao produzir internamente e transferir valores para os países centrais. No período da Ditadura militar, os autores discutem que a violência e repressão do Estado impediu as transformações para uma nova formação social brasileira. A

violência e a morte foram instrumentos para garantir o velho, mas com nova aparência de modernização e de chancela da superexploração da força de trabalho. Com a Redemocratização, os autores apontam incremento da violência, repressão e das mortes, e relacionam esses acontecimentos com a não modificação total da estrutura estatal que havia no período da autocracia burguesa; a expansão do exército industrial de reserva referentes à reestruturação produtiva e ao neoliberalismo.

Com isso, produz-se uma ainda maior ofensiva do capital à classe trabalhadora. Seus direitos, mecanismos históricos de mobilização e reivindicação são alvos de ataques espoliativos e expropriantes do capital, sobretudo, do financeiro. A concentração e centralização do capital, atrelada ao incremento da produtividade, amplia a composição orgânica e rebaixa tendencialmente a taxa média de lucro, ao mesmo tempo que impõe contra tendências que permitem o barateamento dos custos fixos de reprodução do capital constante, interferindo na própria reprodução da força de trabalho e do seu exército industrial de reserva. Nessa lógica, as condições de trabalho se alteram significativamente, numa lógica de precarização da vida, com a elevação ainda maior do exército industrial de reserva, relegada ao desemprego, à informalidade etc., fazendo com que a criminalização da questão social seja ainda mais premente, assim como o aguçamento das formas de controle dessa massa sobrando hiperbolizada, ou tendo na eliminação de parte dela (aquela mais “perigosa” e/ou “onerosa” ao capital), uma utilidade maior do que a sua manutenção como exército industrial de reserva (COSTA e MENDES, 2021, p. 101).

A tendência é, portanto, aceleração das mortes e da violência: inclusive com novas formas para produzir essas mortes, dado que a morte é uma força produtiva. A criminalização da vida e a militarização das questões sociais são derivadas dessa relação, e tem nos altos índices de morte e do encarceramento em massa, suas formas visíveis. Os mais atingidos por essa militarização da questão social são pessoas racializadas, pessoas em situação de rua; a população LGBTQIAP+; a população que reside em morros, favelas e ocupações.

Enquanto a morte como força produtiva no sistema colonial se atrelou sobremaneira ao trabalho escravo e, em momentos posteriores do desenvolvimento capitalista brasileiro, à necessidade de mão-de-obra pelas forças produtivas, no estágio presente, ela se refere à necessidade de eliminação de uma parcela excedente da classe trabalhadora que, apesar de funcional, dada sua quantidade e condições pode apresentar riscos ao sistema. Nesse percurso, epidemias, a SFT, e as reatualizações classistas, racistas continuam a conformar as mortes, atreladas à QS e nossos antagonismos. Aliado a isso, o que se altera de maneira mais explícita no presente é a intensificação desse processo morticida, o que nos indica a necessidade de o capital produzir mais mortes (COSTA e MENDES, 2021, p. 104).

É nesse contexto que os autores situam a pandemia de covid-19. A escolha entre proteger a vida dos trabalhadores ou garantir a saúde financeira dos empresários foi tomada: a segunda opção, representando a necessidade de acumulação capitalista antes da saúde e da vida dos trabalhadores. O que se expressou em milhares de mortes durante os anos da pandemia,

sobretudo de idosos¹² e de trabalhadores pauperizados: em sua maioria, negros e negras, vítimas de políticas públicas no contexto do neoliberalismo. Evidencia-se, com isso, o racismo estrutural como normal das relações sociais no Brasil, pautada no regime de acumulação dependente (COSTA e MENDES, 2021, p. 105). A covid-19, nesse sentido, não democratizou as mortes: em fato, intensificou a morte de ninguéns, um instrumento que acelerou o genocídio brasileiro.

A superexploração e o racismo são fundamentais para o subdesenvolvimento brasileiro, ao se amalgamarem ao desenvolvimento econômico e daí, através do Estado e de suas políticas, para a manutenção dessas mesmas relações. A formalidade do direito à cidade e do desenvolvimento urbano enquanto concretização de direitos, e a questão da cidadania restringida, tratada anteriormente, não podem ser superadas nesses marcos, o que novamente nos faz inquirir sobre o caráter e os caminhos da revolução brasileira.

2.4.3 As determinações da superexploração

Ao tratar da superexploração da força de trabalho, intentamos apontar como as modalidades dessa categoria impactam na vida do trabalhador, a partir da mobilidade urbana por transporte público.

Luce (2018) coloca que o valor normal da força de trabalho é algo construído socialmente, através das lutas de classe que impõem vitórias ao capital, refletindo um patamar histórico na dinâmica do capitalismo. O valor normal pode ser considerado de maneira aproximada considerando o tempo de trabalho necessário nas condições dadas; as condições históricas, morais e culturais da sociedade, que ditaram os elementos necessários à reprodução dos trabalhadores; a expectativa de vida nas condições médicas e sanitárias consideradas; bem como dos limites legais acerca de jornada de trabalho e condições de aposentadoria. Ainda segundo o autor, o valor da força de trabalho também é influenciado pela maneira que ocorre o desgaste e a recuperação (ou não) da exploração durante a jornada de trabalho. Assim, o autor aponta que força de trabalho possui um valor diário e um valor total, que estão imbricadas no fundo de consumo e no fundo de vida do trabalhador, ambos violados na superexploração.

¹² “Não à toa, o descaso com as mortes da população idosa, a que têm as maiores taxas de mortalidade, convergem com o fato de esta ser a que mais ‘onera’ o capital em termos de direitos previdenciários, surgindo a possibilidade de uma reforma da previdência ‘natural’ com a pandemia.” (COSTA e MENDES, 2021, p. 104).

Fundo de consumo e fundo de vida expressam dialeticamente, a transubstanciação do valor diário e do valor total. Uma insuficiência do fundo de consumo provocada pelo rebaixamento do pagamento da força de trabalho influi negativamente sobre o fundo de vida. E os ataques atentando contra o fundo de vida obrigam ao aumento dos meios de subsistência para restaurá-lo, porém somente até um limite, a partir do qual o desgaste físico-psíquico só poderá ser regenerado mediante repouso, não bastando mais compensá-lo com incremento de valores de uso acessados (LUCE, 2018, p. 159).

As formas concretas da superexploração apresentam sob a forma do pagamento da força de trabalho abaixo de seu valor; o hiato entre o pagamento da força de trabalho e o elemento histórico moral do valor da força de trabalho; e o prolongamento da jornada de trabalho para além dos limites normais; o aumento da intensidade além dos limites normais (LUCE, 2018, p. 178).

QUADRO 2 – CATEGORIAS DA SUPEREXPLORAÇÃO

Categoria histórica	Categoria relacional	Modalidades
Valor diário	Fundo de consumo	Pagamento da força de trabalho abaixo de seu valor.
Valor total	Fundo de vida	Aumento da intensidade do trabalho.
		Prolongamento da jornada de trabalho para além dos limites normais.
		Hiato entre pagamento da força de trabalho e o elemento histórico-moral do seu valor.

FONTE: LUCE (2018)

Sobre a modalidade aumento da intensidade do trabalho além dos limites normais, Luce (2018) comenta que o trabalho em intensidade mais elevada leva ao esgotamento prematuro das forças físicas e mentais do trabalhador, e pode dar-se de diversas maneiras, dependendo do tipo de ocupação. Os dados sobre ocorrências de acidentes de trabalho e doenças laborais é um indicador para essa modalidade, que deve ser detalhada segundo os tipos de empregos existentes, como o telemarketing, cuja jornada de trabalho é menor; entretanto, observa-se que os trabalhadores das empresas desse ramo ostentam os maiores índices de doenças físicas e psíquicas (LUCE, 2018, p. 191).

Em relação ao hiato entre os elementos histórico-morais do valor da força de trabalho e a remuneração recebida, Luce (2018) comenta que a sociabilidade capitalista impõe novas necessidades para os trabalhadores, que fizeram e fazem aumentar a quantidade e qualidade de bens necessários na cesta de consumo dos trabalhadores. Nesse sentido, os produtos que antes eram considerados bens de consumo de luxo, com o tempo passam à condição de bens da cesta de consumo dos trabalhadores. O autor cita a televisão e a máquina de lavar como exemplos de itens que deixaram a condição de bens de luxo para adentrar as casas de todos, sobretudo pelo

barateamento de suas respectivas produções. A máquina de lavar, por exemplo, foi um dos itens que facilitou a entrada da mulher no mercado de trabalho, na medida que diminui o tempo necessário para o cumprimento das tarefas domésticas enquanto tarefas indispensáveis (mas não remuneradas) para a reprodução da força de trabalho. O aparelho celular e o computador pessoal também cumprem papéis semelhantes em tempos de teletrabalho, como meio para tornar o trabalhador sempre disponível para a jornada de trabalho.

Em outras palavras, esses bens cumprem um papel na reprodução da força de trabalho, são valores de uso que passam a compor o elemento histórico moral do valor da força de trabalho. Todavia, se o acesso a esses bens se der mediante endividamento (crediário, cartão de crédito, financiamento), ou pelo aumento da jornada de trabalho que significa horas extras sistemáticas, significa que do ponto de vista da relação capital, esses valores não integram o valor da força de trabalho em sua totalidade. Assim, estamos diante de uma alteração do elemento histórico moral sem ser acompanhada por um aumento na remuneração equivalente, uma modalidade de superexploração da força de trabalho (LUCE, 2018, p. 193).

Acerca do pagamento dos salários abaixo do valor da força de trabalho, utilizamos como critério os salários calculados pelo DIEESE (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos) em comparação ao salário mínimo nacional e ao salário do Estado do Paraná. A metodologia empregada pelo DIEESE considera o valor necessário (e não mínimo) para cobrir os gastos moradia, alimentação, saúde, educação, lazer, previdência social e transporte — a quantidade de valores de uso necessária para a força de trabalho se reproduzir em condições normais.

TABELA 1 – COMPARAÇÃO ENTRE SALÁRIOS: NACIONAL, REGIONAL E NECESSÁRIO

Ano	Salário necessário DIEESE	Salário mínimo nominal	Salário mínimo regional Paraná (média ¹³)
2008	R\$ 2.014,73	R\$ 415,00	-
2009	R\$ 2.085,89	R\$ 465,00	-
2010	R\$ 2.194,00	R\$ 510,00	-
2011	R\$ 2.329,94	R\$ 544,17	-
2012	R\$ 2.617,33	R\$ 622,00	R\$ 834,11
2013	R\$ 2.729,24	R\$ 678,00	R\$ 935,01
2014	R\$ 2.967,07	R\$ 724,00	R\$ 1.005,09
2015	R\$ 3.210,28	R\$ 788,00	R\$ 1.093,93
2016	R\$ 4.016,27	R\$ 880,00	R\$ 1.216,29
2017	R\$ 3.754,16	R\$ 937,00	R\$ 1.216,29
2018	R\$ 3.783,89	R\$ 954,00	R\$ 1.296,74
2019	R\$ 4.021,39	R\$ 998,00	R\$ 1.384,11
2020	R\$ 5.005,91	R\$ 1.045,00	R\$ 1.384,11

13 Média calculada a partir dos salários dos grandes grupos.

FONTE: DIEESE (2023); TRT 9ª Região.

Observa-se que, ao comparar o salário mínimo necessário com o salário regional, esse é duas vezes menor que aquele. A discrepância é ainda maior quando comparado ao salário mínimo nacional – cerca de quatro vezes menor. Essa comparação aponta a remuneração da força de trabalho abaixo de seu valor. Deve-se ter em mente que a remuneração do trabalhador deve considerar também a reprodução dos descendentes, futuros trabalhadores. Neste sentido, a dependência de membros da família, que não somente os filhos, são consideradas e mostram a remuneração da força de trabalho abaixo de seu valor.

Em 2015, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), considerando as pessoas ocupadas na semana de referência, 25,5% ganha até 1 salário mínimo; 36,9% ganha entre 1 e 2 salários mínimos; e 21,3% ganha entre 2 e 5 salários mínimos. 62% da população empregada ganhou até R\$1.576,00, e isso é duas vezes menor que o SMN (LUCE, 2018).

O real aumento do poder de compra da população após 2002, não cobriu a diferença entre a expressão do valor real da força de trabalho (ou a sua aproximação pelo SMN) e os salários praticados, de modo que a superexploração não foi superada apesar do incremento salarial muito bem-vindo (LUCE, 2018, p. 182). Esses dados representam uma aproximação da remuneração abaixo do necessário, e que a mudança desse parâmetro no que representa aumento dos salários, mas que não correspondem ao valor da força de trabalho nos períodos correspondentes.

Em relação ao prolongamento da jornada de trabalho além dos limites normais¹⁴, Luce (2018) aponta que o aumento do tempo de maneira sistemática, mesmo que resulte no pagamento adicional pelas horas trabalhadas, representa um assalto ao fundo de vida do trabalhador pelo capital. Apesar de uma maior quantia de valores de uso, não bastará para repor o desgaste da corporeidade viva, ou seja, chegará um ponto onde o trabalhador deverá descansar a contento para recuperar suas forças.

Em termos de Brasil, conforme dados da PNAD, em 19,4% possuem jornadas acima das 44 horas. Segundo dados do Observatório do Trabalho Decente nos Municípios Brasileiros¹⁵, com dados do Censo 2010, em Curitiba, 24,2% dos trabalhadores possuem

¹⁴ Segundo Luce (2018), a hora extra de trabalho não constitui, em si, superexploração, somente quando esse aumento da jornada viola o fundo de vida, de maneira a provocar desgaste que encurta a vida útil do trabalhador, seja jornada diária, seja jornada total.

¹⁵ Fonte: OBSERVATÓRIO DO TRABALHO DECENTE NOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. In.: <<https://smartlabbr.org/trabalhodecente/localidade/4106902?dimensao=conciliacao>>. Acesso em 02/04/2023

jornadas para além das 44 horas semanais – e, em relação ao gênero, 28,7% dos homens e 19,1% das mulheres. Deve-se entender o quanto dessa jornada representa o tempo de deslocamento entre casa e trabalho, pois esse tempo também é tempo de jornada, porém não remunerada. Na próxima seção, detalharemos esse elemento.

Essa seção apresentou a categoria superexploração enquanto modalidades às quais as classes dominantes recorrem, instrumentalizando o Estado para fazer frente às transferências de valor e mais-valia no mercado internacional. No âmbito interno da nação, o socialmente necessário que os trabalhadores estejam aptos a trabalharem os meios de produção, é espoliado para além dos limites biológicos e sociais. Essa superexploração da força de trabalho aparece através do pagamento abaixo do valor; pelo prolongamento da jornada de trabalho; aumento da intensidade do trabalho ou pelo hiato entre o elemento histórico-moral do valor da força de trabalho e seu pagamento.

2.5 A PRODUÇÃO CAPITALISTA DO TRANSPORTE E A SUPEREXPLORAÇÃO

2.5.1 A produção capitalista do transporte de Curitiba

Como apontado por Netto & Bráz (2008), todas as relações sociais no capitalismo, são mediadas pela forma mercadoria. As mercadorias são objetos externos aos homens, produto do trabalho humano coletivo aplicado através dos objetos de trabalho.

As mercadorias apresentam um duplo aspecto: um valor de uso e valor de troca. O valor de uso é determinado pelas propriedades dessa mercadoria, produzida para satisfazer as mais diversas necessidades humanas, materiais ou imateriais. O valor de uso constitui o conteúdo sob o qual se manifesta a relação do valor de troca. Por sua vez, o valor de troca é a expressão da redução das mercadorias a algo permutável, assim aparecendo como uma relação quantitativa entre diferentes mercadorias (NETTO e BRAZ, 2006).

A mercadoria é um valor de uso produzida para a troca. A troca só é possível quando as mercadorias são mediadas por um terceiro elemento, que expresse a mesma quantidade elementar de valor entre ambos objetos. Esse valor representa o tempo socialmente necessário para a produção daquela mercadoria. Para que os valores de uso cumpram sua finalidade, é necessário ocorrer a distribuição, que consiste na maneira pela qual tal produto é dividido entre os membros da sociedade. O consumo do valor de uso, ou sua realização, é a utilização desse valor de uso, que pode se dar individualmente (ou de maneira direta), ou coletivamente (como o transporte público coletivo) (NETTO e BRAZ, 2006).

A produção mercantil pode ser representada pelo esquema abaixo.

FÓRMULA 1 – CICLO DA PRODUÇÃO MERCANTIL

$$D \rightarrow M[FT; MP] \dots P \rightarrow M' \rightarrow D'$$

FONTE: NETTO & BRÁZ, 2008

Na produção mercantil, o capitalista compra, com dinheiro (D), as mercadorias necessárias — dentre as quais a força de trabalho (FT) e os meios de produção (MP) — para realizar o processo produtivo (P), obtendo novas mercadorias (M'), que serão trocadas por dinheiro (D'). Ao final, é trocada no mercado por um valor superior ao investimento inicial realizado: a diferença entre D inicial e D' final apresenta algo a mais que foi produzido, e representa o mais-valor.

Para a produção, como expressa acima, são necessários os objetos de produção: instrumentos de trabalho, matéria-prima (capital constante) e força de trabalho (capital variável), os quais são adquiridos mediante compra pelo capitalista. Todos esses momentos, vale adiantar, são interdependentes entre si, e determinados pelo regime de propriedade dos meios de produção. A relação entre capital constante e variável, distinta nos ramos da produção, determina a composição orgânica do capital: alta composição representa maior proporção de capital variável; baixa composição representa maior proporção de capital constante (MARX, 1996) (NETTO e BRAZ, 2006).

Nessa fórmula, o dinheiro inicial é capital sob a forma dinheiro, demonstrando que o capital não como um conjunto de objetos, mas como uma relação social que subordina a força de trabalho. Com a compra dos elementos necessários para iniciar o processo produtivo, o capitalista adquire juridicamente o direito de explorar a força de trabalho, que produz a mercadoria. Essa, para ser realizada, é preciso que esteja no mercado para ser trocada. A proposição de Marx (1998) de que a circulação resulta em valor, ao passo que o trabalho cria valor, mostra que o trabalho empregado nessa parte do ciclo pode ser considerado improdutivo, na medida que representa uma transferência de direito de posse. Entretanto, a indústria do transporte é mais complexa do que isso (AUGUSTIN, 2018).

O ato de circular, isto é, o efetivo movimento das mercadorias no espaço, se dissolve no transporte da mercadoria. A indústria de transportes constitui, por um lado, um ramo autônomo da produção, e, por isso, uma esfera especial de investimento do capital produtivo. Por outro, diferencia-se pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação (MARX, 1985, p. 110).

Harvey (2005) resgata que a circulação apresenta dois aspectos: o primeiro é o movimento físico e real das mercadorias pelo espaço de produção ao espaço de consumo; e o segundo é o custo implícito nesse deslocamento. O segundo aspecto representa, segundo Augustin (2018), uma transferência de propriedade sobre um produto e integrante do processo produtivo, sendo assim não gerador de valor. O primeiro aspecto representa o deslocamento espacial entre o espaço da produção e o de realização, mediado pelo espaço de circulação. É, portanto, um processo produtivo na etapa de circulação, assim, gerador de valor.

Para o caso da indústria de transporte, incluso o de pessoas, Marx faz uma consideração importante que vale a pena ser citada:

O que, porém, a indústria de transportes vende é a própria locomoção. O efeito útil acarretado é indissolúvelmente ligado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria de transportes. Pessoas e mercadorias viajam com o meio de transporte, e sua viagem, seu movimento espacial é, precisamente, o processo de produção efetivado por ele. O efeito útil só é consumível durante o processo de produção; ele não existe como uma coisa útil distinta desse processo, que só funcione como artigo de comércio depois de sua produção, que circule como mercadoria. Mas o valor de troca desse efeito útil é determinado, como o das demais mercadorias, pelo valor dos elementos de produção consumidos para obtê-lo (força de trabalho e meios de produção) somados à mais-valia, criada pelo mais trabalho dos trabalhadores empregados na indústria de transportes. Também em relação a seu consumo, esse efeito útil se comporta exatamente como as outras mercadorias. Caso consumido individualmente, então seu valor desaparece com o consumo; consumido produtivamente, de modo que ele mesmo é um estágio de produção da mercadoria que se encontra no transporte, então seu valor é transferido, como valor adicional, à própria mercadoria (MARX, 1985, p. 43).

A realização da mercadoria ocorre no mesmo espaço de sua produção, não existindo uma mercadoria externa. O valor de troca desse “efeito útil” é dado pelo valor dos elementos de produção consumidos para produzi-lo, somado à mais-valia extraída dos trabalhadores no processo produtivo. Voltando ao ciclo da produção mercantil, vemos que no caso dos transportes, ela detém particularidades:

FÓRMULA 2 – CICLO DO TRANSPORTE

$$D \rightarrow M[FT; MP] \cdots P \rightarrow T'$$

FONTE: VELOSO (2015)

O capitalista do transporte comparece ao mercado e compra meios de produção — os ônibus, e força de trabalho. O capital fixo representa os ônibus, as garagens e edificações; e o capital variável representa a força de trabalho. O processo produtivo ocorre concomitantemente ao consumo, onde T representa o transporte enquanto mudança geográfica. Importante considerar que, nos meios de produção, está implicado o espaço de circulação que fornece a

estrutura para o deslocamento. Outra consideração importante é que a realização da mercadoria ocorre durante sua produção, durante o trajeto.

A trajetória da empresa capitalista de transporte urbano é analisada por Henry (1999) a partir da ideia de filtros do transporte.

O transporte urbano pode ser analisado como produto de uma realidade filtrada por funis, ou coada duas vezes: na relação entre oferta e demanda, input/output, produção/consumo, e em relação a variáveis exógenas ou determinantes do âmbito dessa relação entre a atividade e o mercado. Analiticamente, convém começar pela primeira opção de filtragem. A coa que purifica a nata é também coação de usuários, assim segmentados nos diversos mercados. Observa-se logo como é realizado tal processo em um funil invertido, que combina de maneira simples os fatores de produção, objetivando sua expansão pelo conjunto da economia (HENRY, 1999, p. 376).

Nesse sentido, a primeira coa analisa o transporte como condição geral de produção, na medida que filtra os usuários em algumas categorias e relaciona aos conceitos de oferta e demanda. A segunda “coada” refere-se à atividade como um processo produtivo, ou seja, a oferta do serviço capitalista na cidade (VELOSO, 2015).

Começando pelo fim, ou seja, pela segunda coada, Henry (1999) expõe a forma da organização das empresas e o tipo de produção do deslocamento: a autoprodução, a reprodução simples; reprodução ampliada; capitalização e expansão do serviço.

A autoprodução do serviço, ocorre a produção simples do deslocamento. Pode ser entendido como a produção a partir de um dono do ônibus que, ao conseguir os insumos, pode oferecer por ele mesmo o serviço. Nesse momento de produção, não aparecem as relações capitalistas em seu termo clássico: não há tempo excedente apropriado pelo capitalista, pois o próprio proprietário do ônibus é o prestador do serviço. O proprietário compensará em tempo o que não consegue em produtividade do trabalho, tentando levar o máximo possível de pessoas (VELOSO, 2015).

A partir da década de 1950, ocorre a transição para a reprodução simples, com o avanço da industrialização e o crescimento das cidades. Na reprodução simples, ocorre uma organização da produção do serviço com mais regularidade, quando comparado ao momento anterior. Aqueles prestadores de serviço que conseguem acumular capital, contratam outros ajudantes e estabelecem uma empresa.

Configuram-se também as relações assalariadas, com exploração da força de trabalho de motoristas, mecânicos, etc. Ocorre uma busca por formalização do serviço, pavimentando as relações entre Estado e agentes privados, sobretudo na busca por melhorias na infraestrutura da cidade. O conhecimento geográfico e da dinâmica cotidiana compõe uma parte importante

para a produção simples, na medida que implicam na produtividade do serviço (HENRY, 1999) (VELOSO, 2015).

Em Curitiba, na primeira fase, podemos identificar a operação de três tipos de prestadoras do serviço: a CCTC (Companhia Curitibana de Transportes Coletivos, falida em 1953), que operava os bondes e uma parte das linhas de ônibus; as empresas independentes, com contratos de que através da concessão da prefeitura, operavam linhas de ônibus. As autolotações, que regulamentadas pelo DST (Departamento de Saneamento e Trânsito) e operavam livremente, sob baixa regulamentação. Também nesse período, a prefeitura durante a administração Ney Braga, foi elaborado o Plano de Transportes Coletivos e o Regulamento dos Transportes Coletivos, determinando o estabelecimento de 17 áreas seletivas para empresas organizadas, o que diminuiu a presença das autolotações (PROCOPIUCK, 2011).

Em 1955, durante a gestão Ney Braga, ocorre a primeira intervenção pública no transporte coletivo. A licitação do transporte que ocorre nesse período restringe a concorrência entre as empresas com as autolotações; realiza a divisão da cidade em áreas exclusivas para operação das empresas organizadas, às quais concedeu a prestação do serviço por períodos de 10 anos, tornando o transporte um nicho lucrativo. Também ajudou a formar as empresas que, em grande parte ainda hoje, operam na cidade e região, pois essa licitação restringiu a operação de empresas novas, e impeliu os já participantes a formar cooperativas (COSTA, 2019).

Apesar desse ambiente, conflitos ao redor do serviço eram constantes, principalmente sobre as tarifas e a idade da frota, proporcionando discussões sobre encampação do serviço e *lockouts*. Nessa época, as operações do transporte eram de difícil fiscalização por parte do poder público; os ônibus estavam sempre lotados, pois a ideia de lucratividade desse modelo de transporte só se realiza se o ônibus estiver cheio; e filas se formavam aos lados dos pontos de ônibus. A cidade fervilhava de carros, o que aumentava o trânsito e o congestionamento na área central, imprimindo uma péssima qualidade do serviço prestado ao usuário (OLIVEIRA, 2000) (PROCOPIUCK, 2011).

Na fase posterior, a partir dos anos 1960, ocorre a fase de reprodução ampliada do serviço. De acordo com Veloso (2015), nesse momento ocorre o definitivo deslocamento entre proprietário dos ônibus, e a operação cotidiana, que forma o administrador e a empresa de ônibus. A internalização das oficinas para manutenção dos ônibus, o estabelecimento de relações assalariadas (contratação de motoristas, cobradores, mecânicos, despachantes, etc.) são fenômenos cruciais para entender essa fase, que se expressa pela modernização das empresas na produção do serviço.

O aumento da demanda, proporcionada pelo crescimento urbano, implica no aumento de oferta por parte das empresas. Assim, é necessário acúmulo de capital para realização de novos investimentos em material rodante, em sua manutenção e em sua operação. A remuneração adquire centralidade, na medida que a arrecadação via tarifa representa um capital com liquidez: são milhões de reais em arrecadação diariamente, o que confere grande rotatividade de capital ao setor que, em que pese a baixa taxa de mais-valia relativa, a compensa com maior massa de mais-valia a ser capitalizada, contrapondo assim a queda tendencial do lucro. A empresa acrescenta tecnicidade interna e capacidade de corresponder de forma autossuficiente aos requisitos do serviço (VELOSO, 2015).

Apresenta-se então o requisito incontornável para ela atingir um nível de produção que justifique a imobilização de capital em instalações fixas próprias. Define-se a escala de produção mínima para assumir cabalmente a renovação e expansão da frota, mobilizando os recursos humanos correspondentes. Procura-se a melhor combinatória para produzir economias de escala. As economias serão cada vez maiores à medida que for incrementada a capacidade operacional da própria empresa: as atividades de manutenção de carrocerias, chassis e motores estão em continuum com os de produção dos serviços (HENRY, 1999, p. 391).

Veloso (2015) comenta que o setor tem baixa composição orgânica do capital, pois a quantidade de força de trabalho é proporcionalmente maior que o capital fixo. O processo produtivo desse setor tem uma particularidade: além de ser consumido ao mesmo tempo que ocorre sua produção, os motoristas dos veículos comandam o desempenho da produção. O conhecimento geográfico sobre itinerários, a variação da demanda durante o dia são elementos que colocam para o trabalhador do sistema, o controle das operações diárias e da própria produtividade.

Assim, a busca pelo aumento da produtividade do serviço, pelas empresas, se dá não somente na racionalização dos custos (com o material rodante e instalações), mas mediante a alteração das relações de produção no setor: a formação de um “corpo burocrático” gerencial no interior da empresa, que fiscaliza as operações do sistema de transporte.

No período entre 1965 e 1971, ocorre a elaboração e implantação do Plano Diretor. A ideia de conciliar adensamento urbano ao sistema viário e ao transporte de média e grande capacidade vai estruturar a produção do espaço urbano de Curitiba e do deslocamento, na medida que diminui o tempo de transporte. Nos anos 1970, na primeira gestão Lerner, o poder público passa a interferir de forma mais incisiva no transporte coletivo, regulamentando e fiscalizando horários, fixando itinerários, localização dos terminais, dentre outras atribuições. Também foi implantado um novo tipo de ônibus para os trajetos urbanos, pois os de então eram

chassis de caminhão encarroçado com bancos, excessivamente barulhentos, pequena capacidade e de difícil locomoção no interior dos veículos. O ônibus de tipo urbano entra em cena, substituindo as lotações de então: com o início da operação no eixo estrutural Norte-Sul, começa a operação do ônibus expresso, montado pela empresa Marcopolo sob o modelo Veneza e com motor Cummins; com altura menor que as lotações, o primeiro degrau a 35 cm do solo; entrada pela porta dianteira e saída pela porta traseira; capacidade para até 90 pessoas; menos barulhentos; bancos mais confortáveis (OLIVEIRA, 2000) (DUDEQUE, 2010) (URBANIZAÇÃO DE CURITIBA, 2022a).

A partir dos anos 1980, as empresas de transporte se capitalizam e diversificam suas áreas de atuação.

A liquidez do sistema de transporte público constitui sua característica diferenciada para atuar na economia urbana. Diferentemente do processo de “remuneração do capital investido”, tratado aqui a longo prazo¹⁶ (...), a entrada da remuneração cotidiana possibilita que o capital atue em outros setores para se dinamizar. Esse ponto é fundamental quando se compreende que há um limite operacional e econômico para expansão de um sistema local de transporte por ônibus, dentro da lógica capitalista. Devido às peculiaridades demonstradas para a composição orgânica do capital e a expansão da produtividade do setor, a dinâmica de reprodução ampliada impõe que o capital busque outros mercados de atuação antes de tentar ampliar sua oferta em um mercado em que já atua (VELOSO, 2015, p. 40).

Esse processo ocorre através de uma concentração ou acumulação vertical, onde os grupos de empresas de transporte se aproximam da indústria automobilística, internalizando alguns processos produtivos, ou de compra e venda de peças e insumos; ou de entidades financeiras do setor. Veloso (2015, p. 41) cita o caso do grupo CAIO Induscar, fabricante de carrocerias largamente utilizada em Curitiba, segunda maior indústria do ramo, é incorporado pelo Grupo Ruas, que detém ações e participações em concessionárias de metrô, empresas de ônibus e em serviços financeiros. Em 2017, tal grupo arrematou em leilão a massa falida do grupo Busscar, fabricante de carrocerias sediada em Joinville/SC¹⁷. Outra estratégia é a expansão lateral, com atuação e disputa de novos mercados da economia urbana, como

¹⁶ A remuneração do capital é realizado mediante regulação da prestação do serviço, na forma de permissão ou concessão e a forma de remuneração por esse serviço. A política tarifária e as modalidades da tarifa, bem como a existência ou não de subsídios, são fatores nessa disputa, além dos outros elementos já postos pela pesquisa.

¹⁷ “Marca Busscar também foi adquirida por sócios da Caio”. DIÁRIO DO TRANSPORTE. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/03/28/marca-busscar-tambem-foi-adquirida-por-socios-da-caio/>>. Acesso em 21/05/2023.

empresas de transporte urbano em outras cidades, ou disputando o mercado de transporte regional, ou interestadual; ou na construção civil, prestação de serviços, dentre outros.¹⁸

No transporte público de Curitiba, nesse período a gestão Requião (1986 – 1989) colocou em questão os contratos renovados, dado a inexistência do processo licitatório. Em 1987, o governo anulou os contratos com nove empresas, tornando a URBS a única concessionária do transporte coletivo, e colocando as empresas como permissionárias. Essas, passam a ser remuneradas por quilômetro rodado. Com o processo de abertura política, movimentos populares passam a se articular ao redor do transporte coletivo da cidade e de outras questões urbanas. Esse período se marca pelo maior controle estatal e também popular sobre o transporte na cidade. Os choques entre empresários e poder público durante esse período foram ao redor do quilômetro rodado, das tecnologias usadas nas operações, a implantação do vale transporte em 1986, sequestro de ônibus por causa de dívida, dentre outros conflitos (OLIVEIRA, 2000) (NEVES, 2006).

Entretanto, como aponta Oliveira (2000, p. 149) esse embate “produz mais calor que luz”, pois não provocou mudanças substanciais no transporte coletivo; não tocou na questão das áreas seletivas; e as mudanças na metodologia de cálculo tarifário foram revertidas no terceiro governo Lerner. Após a saída de Requião, o sindicato das empresas reconfigura sua relação com o poder público, tornando-se muito mais incisivo.

No período subsequente (1988 – 1992), Jaime Lerner revisa os regulamentos do transporte, principalmente nas obrigações da URBS e no fundo de aquisição da frota pública do transporte. Esse período é marcado por uma CPI, ocorrida em 1993, que investigava as relações entre empresários e poder público, apurando o financiamento tomado junto ao BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento), para as empresas substituírem a frota, no valor de US\$25,8 milhões em 1991. A CPI foi arquivada (NEVES, 2006).

O período entre 1991 e 2005 é marcado por uma continuidade política e relacional com os donos das empresas. Após Jaime Lerner (1989-1992), assume a prefeitura: Rafael Greca (1993-1996), Cássio Taniguchi (1997-2000 e 2001-2004), Beto Richa/Luciano Ducci (2005-2008), que também mobilizaram investimentos vultuosos no transporte, com a instalação das

¹⁸ Um exemplo da combinação dessas estratégias de expansão, é o Grupo Gulin, que cujos membros e sócios controlam empresas de transporte urbano, intermunicipal e interestadual no Paraná e em diversos outros estados da federação. Desse, surge o Grupo Noster, que congrega duas empresas de ônibus na RMC, uma incorporadora, uma empresa de locações comerciais e participações em operações de pequenas centrais hidrelétricas (PCHs). Fonte: GRUPO NOSTER. Disponível em <<https://www.gruponoster.com.br/ramos-de-atuacao/>>. Acesso em 21/05/2023.

linhas diretas e reformas nas estruturais para o novo expresso ligeirão Boqueirão e Pinheirinho-Carlos Gomes via Linha Verde, o novo eixo estrutural da cidade (COSTA, 2019).

A licitação do serviço parecia representar uma inflexão na política do transporte, mas sua essência significou uma repactuação entre poder público e as empresas que já exploravam o sistema. Após a licitação, somente duas impedidas de participar, seja por motivos do próprio edital, seja por motivos financeiros ou internos, substituídas por empresas que operavam em municípios metropolitanos (COSTA, 2019, p. 89). O processo foi discutido através uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI dos Transportes) e uma investigação a partir do Tribunal de Contas do Estado do Paraná (TCE-PR), ambas realizadas no contexto das Jornadas de 2013.

No ano de 2015, após desentendimentos entre prefeitura e governo do Estado acerca do subsídio estadual à integração metropolitana, foi finalizado o convênio entre URBS e AMEP¹⁹, gerando desintegração financeira entre sistema metropolitano e urbano. Isso proporcionou redimensionamento e extinção de algumas linhas metropolitanas, como aquelas que tinham origem em Araucária e Campo Largo (VASCONCELOS e FARIA, 2021).

Em suma, a produção capitalista do deslocamento é diretamente influenciada e influencia as organizações do espaço, ao implicarem diretamente a produtividade da indústria de transporte. Assim, as estratégias dos empresários desse setor relacionam também o mercado imobiliário e promotores fundiários, tanto para garantir a continuidade da prestação do serviço, como para garantir os meios urbanos para isso. As transformações na economia implicam mudanças espaciais, o que também implica transformações na forma da prestação do serviço, a partir da regulação do serviço e na prestação exclusiva sobre determinados espaços da cidade.

2.5.2 A mobilidade e o racismo

Tratando especificamente da mobilidade urbana, do direito à cidade e como estes são atravessados pelo racismo, Daniel Santini, Paíque Santarém e Rafaela Albergaria organizaram a coletânea Mobilidade Antirracista, com diversos textos que retratam a segregação socioespacial, o cativo da população alijada do direito de ir e vir pela cidade por não ter o dinheiro da tarifa.

Albergaria (2021) comenta que a mobilidade é condição precípua da vida humana, e que a história da humanidade é a história de deslocamentos necessários para a expansão da

¹⁹ Então COMEC (Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba).

produção e reprodução das relações travadas entre si e a natureza, em diferentes contextos. Nesse quadro, a autora situa as Grandes Navegações e a modernidade capitalista como processos que marcam a expansão do sistema capitalista mundial, e que instaura, com base nas relações coloniais de exploração, um sistema hierarquizado a partir das relações raciais.

Demarcar a dimensão da modernidade para a concepção de mobilidade que nos propomos a ratificar é fundamental para balizar que esse decurso é edificado por uma relação racializadas entre aqueles que, pela expropriação e exploração dos territórios e corpos, se constituem como norte civilizatório hegemônico e aqueles subalternizados numa escala de humanidade que, por sua vez, foi idealizada pelos dominadores. Nessa escala concebida pelo europeu, os demais povos são percebidos como incivilizados, boçais, o que justificaria a expropriação de seus territórios, de seus corpos, de suas vidas... (ALBERGARIA, 2021, p. 41)

A partir disso, o racismo apresenta-se como lógica que organiza a vida social, classificando os corpos a partir do tom e da cor da pele; tal lógica supera as imagens e representações, e se impõe material e espacialmente. O modo de produção baseado na escravidão e no racismo instaura um regime internacional de expropriação, onde o sujeito explorado é mercadoria, cujas relações sociais, sentimentais, crenças, vida – todo um quadro referencial para a humanidade – lhe é negada. Essa negação alcança também a mobilidade, definindo com isso corpos livres e corpos sujeitos a interdição. Esse controle dos corpos racializados, é realizado pela forma Direito, em suas dimensões do direito penal (e a autora ilustra a partir das abordagens às linhas de ônibus que atravessam as favelas do Rio de Janeiro, ou mesmo na orla da praia) e econômico (na cobrança de tarifas altas para o transporte público). A gestão das políticas de mobilidade, como a precarização dos atendimentos e das estruturas de transporte em bairros periféricos, também representa esse controle sobre os pobres, majoritariamente negros e jovens (ALBERGARIA, 2021).

Santarém (2021) apresenta o conceito de mobilidade racista, que considera especificidades racializadoras na forma de circulação pela cidade. Assim, a mobilidade é racista para além das relações sociais, mas também no desenvolvimento de técnicas e tecnologias, infraestrutura e logística.

Existe uma relação dialética do povo negro com a mobilidade, uma vez que o transporte se organizou para colonizar, objetificar e animalizar a negritude – porém determinando ao negro a tarefa de construir e operar todo o sistema. O anseio negro por se humanizar/movimentar entra em atrito com a colonização do transporte, que busca aprimorar sua tecnologia e técnica colonial. No transporte escravista – expresso no navio negreiro –, o povo negro era simultaneamente a mercadoria a ser transportada e o motor do veículo. Assim, a luta negra pela sua autogovernabilidade conflita com o processo do tráfico. O desenvolvimento do transporte coletivo ampliou esse conflito inicial, pois o negro foi simultaneamente o motor, a mercadoria, o operador, o construtor do transporte. Por outro lado, a mobilidade foi realizada nos moldes do tráfico escravista para conter, controlar, subjugar, determinar o negro no espaço circunscrito pela branquitude. O transporte depende do negro para se moldar; o negro utiliza-se do transporte confinador e constrói mecanismos outros de mobilidade (SANTARÉM, 2021, p. 58).

A mobilidade racista, ao determinar a precariedade da circulação, impõe tal precariedade para todo o conjunto da sociedade, em especial para pessoas negras e pobres; e apresenta dimensões específicas que a tornam mais precária e violenta para pessoas negras. Assim, pessoas negras e brancas na mesma situação socioeconômica vivenciam o sistema de transporte de maneiras diferentes, com prejuízo para pessoas negras. Santarém (2021) aponta alguns elementos para pensar a mobilidade racista. A dinâmica de ocupação dos espaços das cidades, revela que a maioria esmagadora da população não-branca ocupa bairros mais afastados, ou bairros centrais onde o transporte é precário. Essa circulação precária, é piorada pela gestão das linhas e de toda a política de transporte vinculada somente a ideia do transporte como modo para ir ao trabalho, somada às restrições de horários e atendimentos a determinados lugares da cidade, como ocupações e favelas (SANTARÉM, 2021).

A discriminação contra negros e negras dentro dos coletivos também é apontado pelo autor. Ao ser associado à cor da violência ou à cor do pecado, episódios de injúria racial e de assédios e abusos são comuns.

Por isso, negros(as) são os maiores alvos de discriminação em interações presenciais da mobilidade, como na compra de bilhetes, ao serem ignorados(as) ao acenar para o ônibus, abordados(as) pela polícia nas paradas, mandados descer de ônibus para revistas direcionadas da polícia quando há alguma denúncia de assalto na região. Dentro dos veículos coletivos, em diferentes situações, são comuns os episódios de ninguém se sentar ao seu lado ou de, no aperto do transporte, ser alvo constante dos olhares amedrontados de pessoas brancas e mesmo negras – de quem você também está com medo (SANTARÉM, 2021, p. 64).

Realizando uma abordagem econômica da mobilidade racista, Santarém (2021) aponta a diferença na composição racial entre empresários vinculados a mobilidade e o setor do poder público que regula essa atividade, são em sua maioria, compostas por pessoas brancas. O

trabalho “braçal”, composta desde o corpo burocrático, aos serviços de limpeza, por sua vez, apresenta maior diversificação racial, própria da classe trabalhadora brasileira.

Ao apontar o racismo na mobilidade, os autores retratam as dificuldades do simples deslocamento pela cidade através dos sistemas de transporte público coletivo pela classe trabalhadora e, sobretudo, pela população negra que a compõem. O racismo como elemento estrutural das relações sociais na formação socioespacial brasileira, também implicou e implica maiores dificuldades para o acesso à dignidade humana para a população negra, partindo do campo econômico, com os menores salários e postos de trabalho mais perigosos e, por isso, com maiores impactos dos custos do transporte em seus salários; ao campo das relações interpessoais, sendo mais visados pela polícia militar durante o trajeto, ou mesmo vítimas de ataques racistas nos coletivos. Neste sentido, deve-se primar sempre por uma mobilidade antirracista, mas como isso ocorrerá nos termos de um capitalismo subdesenvolvido e dependente, estruturado na superexploração dos trabalhadores?

2.5.3 A mobilidade e a superexploração: tempo de deslocamento e custos

Como aponta Levy (2009), a mobilidade é uma relação social de mudança de lugar, ou seja, a capacidade e a possibilidade aos quais os membros de uma sociedade em ocupar sucessivamente vários lugares. Essa definição aponta para a análise desta relação social para além do argumento unicamente técnico.

Trata-se, de fato, da possibilidade de uma inter-acessibilidade entre os diferentes lugares que compõem a cidade. Ora, a possibilidade para um cidadão de ligar-se com o resto da área urbana constitui um componente importante da sua mobilidade, sem que isso se traduza necessariamente em deslocamentos para todos os lugares acessíveis e, obviamente, não a todo instante. Portanto, não é somente pela medição dos deslocamentos efetivos que se pode avaliar este poder sobre os lugares (...). A variedade da escolha entre os bens ou serviços, mas também entre os lugares que podem apresentar um interesse qualquer para o “consumidor” de mobilidade, revela-se então decisiva. O que importa, definitivamente, é a relação triangular entre o desejado, o possível e o realizado, uma relação onde cada pólo exerce influência sobre os outros (LÉVY, 2009, p. 3).

Essa abordagem parte da análise da mobilidade como um conjunto de movimento potenciais, que intitula de virtualidades: acessibilidade possível mediante oferta de sistemas de transporte; como competência de mobilidade, possível a partir da arbitragem entre mobilidades e não-mobilidades, e que perpassa a materialidade, sobretudo financeiros. Por fim, no quadro do domínio do espaço, a mobilidade como capital social, a partir das arbitragens entre a segunda virtualidade sobre a primeira (LÉVY, 2009).

Tomando tal conceituação de mobilidade, podemos também acrescentar a ideia dos funis do transporte (HENRY, 1999), segundo o qual, qualquer trajeto urbano pode ser realizado, grosso modo, por transporte coletivo, ao se desconsiderar as particularidades deste trajeto. Essa é a demanda potencial do transporte, causada pelas necessidades sociais de deslocamento das pessoas em uma cidade.

Ao tomar o transporte como um serviço capitalista, isto é, com objetivo de lucro, um corolário de mecanismos atuam na filtragem dessa demanda potencial, tais como a renda, organização espacial e em como estas influenciam na prestação do serviço. O não atendimento do transporte em determinadas localidades, e em horários/dias da semana; as variações tarifárias funcionam como condicionantes ao acesso a cidade pelos usuários. As parcelas mais ricas da população utilizam outros modos (sobretudo o automóvel particular) para o deslocamento; enquanto nas camadas mais pobres, sensíveis às variações em sua renda e nos valores tarifários, tem seu deslocamento condicionado ou mesmo negado. Ainda existe a demanda cativa do sistema: aquela porção da população que não detém outros modos para o deslocamento, e que representa a classe disposta a manifestar sua indignação com relação aos preços das tarifas quando de seu aumento (VELOSO, 2015).

No fim do funil da demanda, verifica-se uma repartição modal da quantidade de demanda absoluta, de acordo com filtros que adaptam os usuários aos moldes dos sistemas de transportes coletivos. Voltada para o mercado, a seleção dos viajantes urbanos responde tanto à padronização urbana quanto à estratificação social, transformando os segmentos majoritários em usuários.

Apesar de não ser único, o critério principal de distribuição da massa de viajantes entre os diversos modos de transporte disponíveis parece resumir-se ao nível da capacidade econômica da população, função do poder aquisitivo das diferentes camadas sociais. Em cada contexto local, destacam-se os meios do deslocamento dos pobres, seja nas ferrovias interurbanas das grandes metrópoles brasileiras ou argentinas, seja nos jeeps ou micro-ônibus das periferias caraquenha, limenha ou de tantas outras cidades (HENRY, 1999, p. 386).

A urbanização brasileira, como já foi posto, implicou enquanto processo socioespacial, a segregação das classes sociais no espaço. Nesse quadro, a classe trabalhadora ao adquirir sua residência, o local para sua reprodução biológica e a de seus filhos, deve escolher a partir de suas condições monetárias. A solução do problema habitacional e dos transportes são resolvidos através do mercado: através de financiamento e de políticas estatais de habitação, direcionados àqueles que podem arcar com o custo dessa mercadoria. Assim, o preço da terra e a superexploração da força de trabalho condicionam a ocupação e permanência dessa classe na cidade.

A essa segregação socioespacial e sua relação com a mobilidade urbana por transporte, deriva o tempo de deslocamento como uma das categorias relacionais entre mobilidade e superexploração da força de trabalho. Decorre dessa escolha imposta pela ausência de políticas habitacionais que superem a terra como mercadoria, operando a partir do fundo de vida dos trabalhadores, retirando-lhes de sua corporeidade anos de vida (LUCE, 2018). Segundo Augustin (2018), o tempo de deslocamento entre casa-trabalho é tempo de jornada de trabalho não remunerado, implicando a extensão da jornada para fora do tempo de produção. Assim, representa uma espoliação da corporeidade viva do trabalhador, uma vez que esse desgaste não é repostado financeiramente (AUGUSTIN, 2018).

Já em relação aos custos, a urbanização que condiciona a ocupação dos espaços da cidade implica a segregação a partir da renda dos trabalhadores. Os custos do transporte público representam espoliação do fundo de consumo dos trabalhadores, na medida que a realização da mercadoria transporte – cujo efeito prático é o deslocamento geográfico do “cliente” – significa compra desta mercadoria. Importante também considerar que o transporte como serviço capitalista, prestado por empresas que almejam lucro privado, é gerido pelo Poder Público. Enquanto detentor do serviço, esse também tem deveres e obrigações, dentre as quais garantir a prestação do serviço, quanto o equilíbrio econômico-financeiro – conceito que será apresentado a seguir. Assim, na cidade de Curitiba e em outras, existe a transferência de subsídios diretos para garantir o serviço, o que representa também uma espoliação do fundo público. O quadro a seguir sintetiza essas interações.

QUADRO 3 – SUPEREXPLORAÇÃO E MOBILIDADE URBANA POR TRANSPORTE

Categoria relacional da superexploração	Modalidade	Processos na mobilidade urbana
Fundo de vida	Prolongamento da jornada de trabalho	Tempo de deslocamento
Fundo de consumo	Pagamento da força de trabalho abaixo de seu valor.	Custos do transporte, para o trabalhador/usuário e coletividade
	Espoliação do fundo público	

ELABORAÇÃO: O AUTOR.

Na próxima seção, abordaremos como essas modalidades são observadas no transporte público de Curitiba.

3 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

3.1 O TEMPO DE DESLOCAMENTO COMO ESPOLIAÇÃO DO FUNDO DE VIDA

O acúmulo de tempos de deslocamento diário, nos automóveis particulares, no interior dos veículos do transporte público, ou seja, o estresse, a fadiga e o cansaço aos quais os indivíduos são submetidos no trânsito cotidiano implica em perda de dias e anos de vida para o trabalhador, operando como espoliação do fundo de vida. Ou seja, os tipos de ônibus e serviços prestados, os itinerários interferem na produção do deslocamento e em seu consumo, implicando diretamente na reposição da força de trabalho.

Nessa seção, a partir dos dados da Pesquisa Origem-Destino, realizada em 2017, que nos apontam aproximações aos tempos de deslocamento por diversos modos, na região metropolitana de Curitiba. Realizamos dois exercícios em relação ao tempo de deslocamento, considerando a origem e destino. Os dados foram trabalhados²⁰ em planilha eletrônica, organizados em bairros-origem e destino (Centro de Curitiba ou Cidade Industrial). A fórmula obedeceu a sintaxe abaixo descrita, para calcular a média do tempo de deslocamento, o software contou quantas ocorrências de deslocamentos na coluna de origem (bairro de Curitiba), e ocorrências do destino (Centro de Curitiba ou Cidade Industrial), pelo modo de transporte (“ônibus”).

FÓRMULA 3 – SÍNTAXE

=MÉDIASES(od_deslocamentos!AA2:AA68073;od_deslocamentos!K2:K68073;"origem";od_deslocamentos!U2:U68073;"destino";od_deslocamentos!AD2:AD68073;"Ônibus")

FONTE: o autor.

O primeiro, cujo destino é o Centro de Curitiba, importante ponto de atração de deslocamentos por sua concentração de serviços. Esse exercício nos mostra que, excetuando os bairros limítrofes, os bairros Bigorrilho, Jardim Social, Bom Retiro, apresentam tempos médios de 22 minutos; ao passo que os bairros Umbará (72 min), Augusta (73 min), Caximba (96 min) e Campo de Santana (101 min) apresentam os maiores tempos.

Já o segundo exercício tem o ponto final o bairro Cidade Industrial, pela presença de indústrias e de grandes bolsões residenciais. Observou-se que os deslocamentos originados no Boa Vista, Santa Cândida e Guaíra foram os que mais demoraram por transporte público.

²⁰ Considerando as limitações observadas nos dados da Pesquisa OD, exposta no capítulo referente à metodologia.

Desconsiderando os bairros que fazem vizinhança com a CIC (Campo Comprido, Riviera, São Miguel, Fazendinha, Tatuquara e Orleans), vemos que os bairros Lindoia, (30 min), Fanny (45min) e Alto Boqueirão (46min) os deslocamentos que menos demoraram. Alguns dos bairros não apresentaram deslocamentos para o bairro Cidade Industrial, como os bairros Bacacheri e Jardim Botânico. Ambos os resultados desse exercício estão dispostos nos mapas abaixo.

FIGURA 1 – TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO BAIRRO - CENTRO

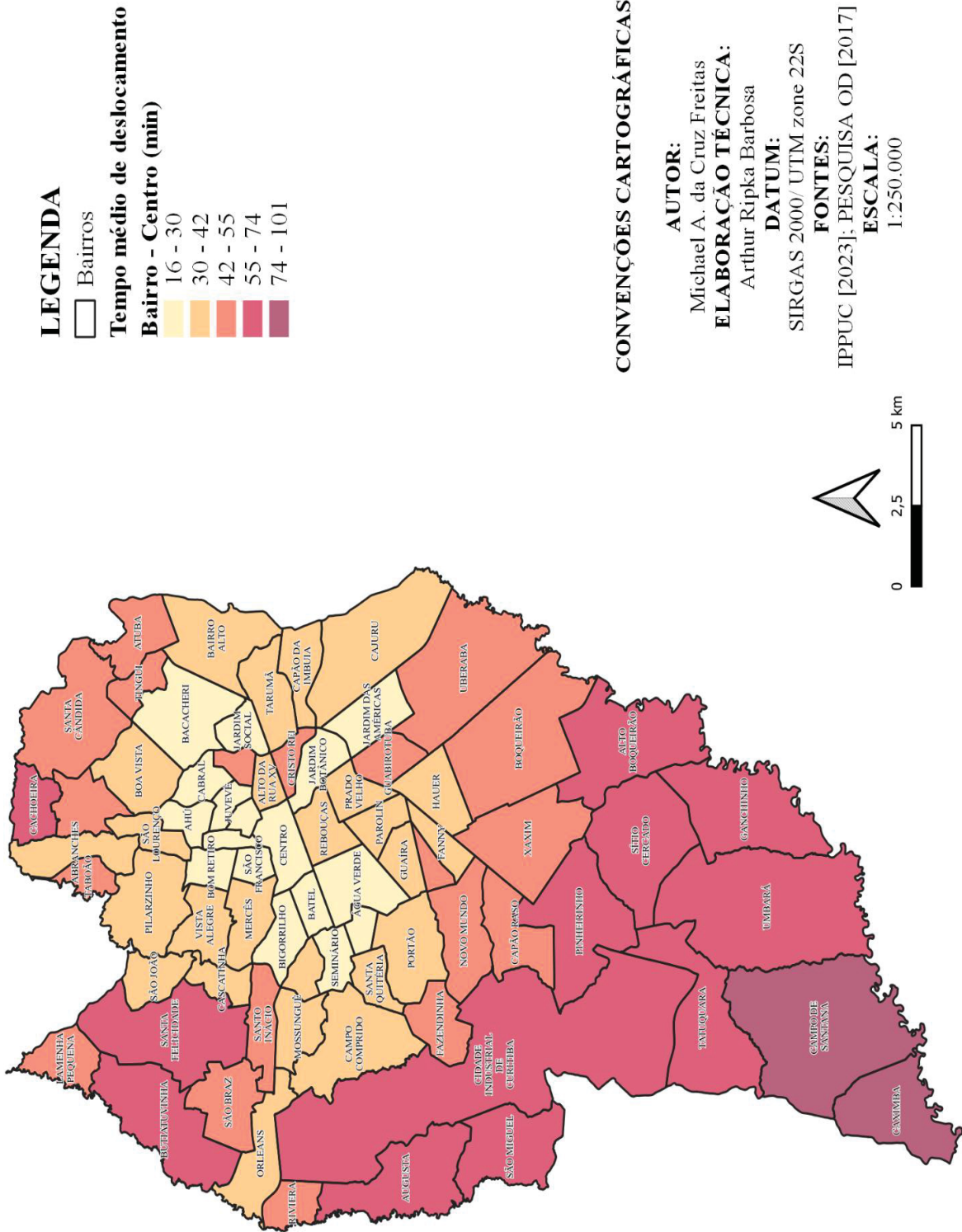
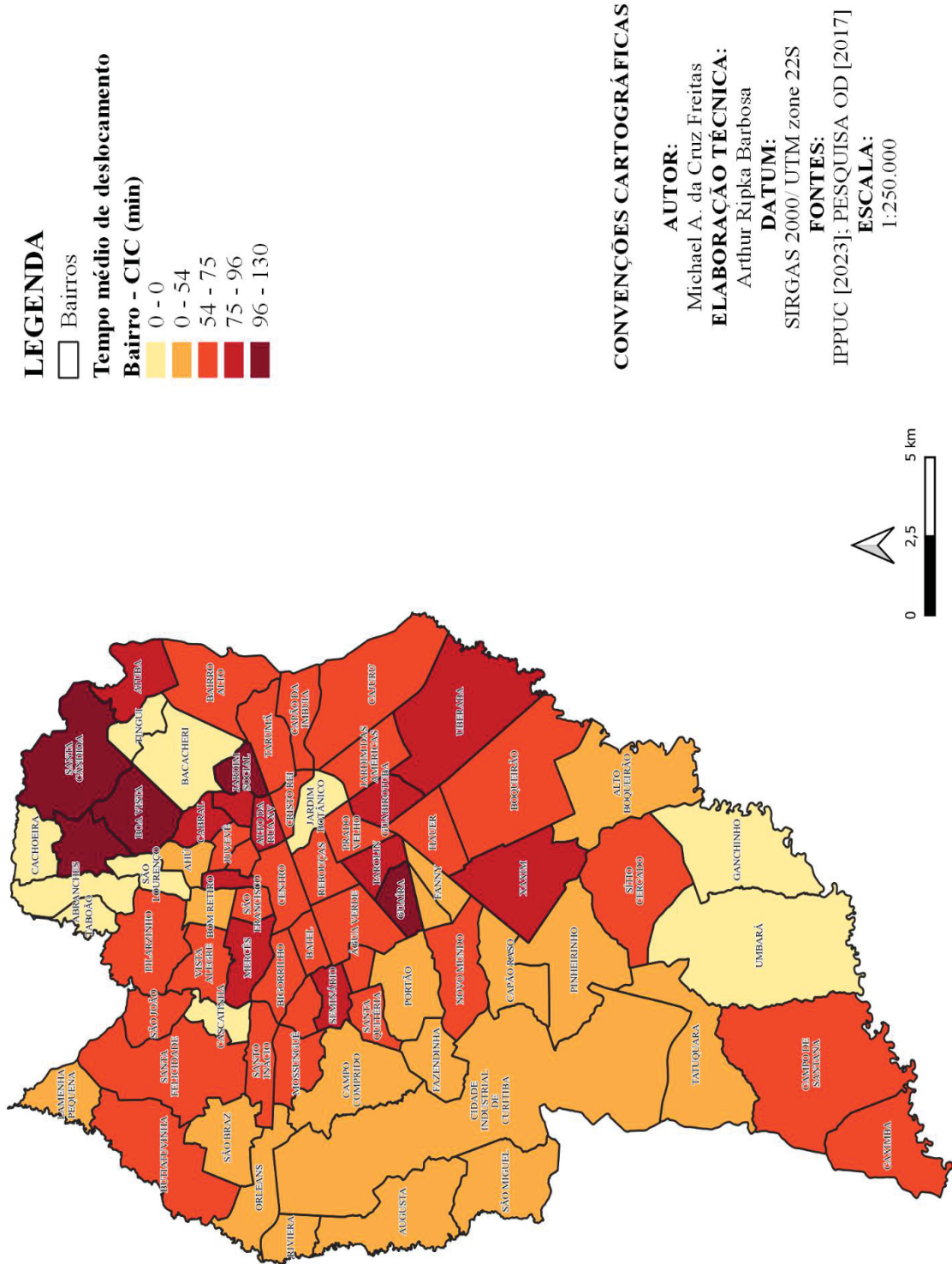


FIGURA 2 – TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO BAIRRO – CIC



Considerando o exposto, o tempo de deslocamento médio implica a extensão da jornada de trabalho sem aumento da remuneração dos trabalhadores. O tempo de trabalho é estendido, considerando a jornada de 8 horas, em 25% nos deslocamentos superiores a 1 hora. Nos termos da superexploração, representa um tempo de vida espoliado dos trabalhadores, que abarca o tempo fora da produção e contribui para maior desgaste psicológico e corporal dos usuários. Destacamos, novamente, a inseparabilidade de políticas de transporte das políticas habitacionais, no momento que bairros não situados nos eixos de transporte e que são majoritariamente residenciais, apresentam maiores tempos de deslocamento.

Assim, tanto tornam o serviço de transporte um serviço lucrativo, pois o atendimento às regiões deve ser realizado para mobilização da força de trabalho; quanto viabilizam a superexploração. Também evidenciam a inseparabilidade entre políticas habitacionais e políticas de transporte, o que tem um papel importante no desenho do sistema e seu financiamento.

3.2 CUSTO DO TRANSPORTE COMO ESPOLIAÇÃO DO FUNDO DE CONSUMO

A Lei de Mobilidade Urbana estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, como instrumento da política de desenvolvimento urbano da cidade ou região metropolitana. Está fundamentada nos princípios de acessibilidade universal; equidade no acesso ao transporte público coletivo e no usufruto do espaço da cidade, sobretudo a circulação (BRASIL, 2012). Também expressa a necessidade de incentivo ao uso de sistemas de transporte, com o intuito de diminuir o uso de modos particulares e motorizados de transporte, sobretudo o automóvel. Vale o destaque para as diretrizes da política tarifária, expostas no artigo 8:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- VIII – Articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios público (BRASIL, 2012).

Com a conceituação posta anteriormente sobre desenvolvimento urbano e o direito à cidade, podemos entender a política tarifária como um instrumento, dentre vários, para garantir o desenvolvimento urbano. A promoção de equidade nos acessos aos serviços de transporte, a preocupação ambiental e da ocupação do espaço da cidade e os elementos referentes à promoção de deslocamentos coletivos em detrimento do transporte individual, são elementos associados ao desenvolvimento urbano, e que interagem também como o direito à cidade, na medida que condicionam aos sujeitos trabalhadores, produtores da cidade, o acesso aos vários pontos do espaço urbano. Entretanto, deve-se ter em mente que a produção do transporte é uma produção (e consumo) capitalistas.

Prado (2018) interpreta a política tarifária como uma política pública, ao abranger um campo de ação do poder público quanto uma normativa sobre algum problema; assim sendo, o transporte público e o seu financiamento. Sobre a visão economicista da política tarifária, ou seja, como uma decisão puramente técnica, o autor diz o seguinte:

Essa visão estreita que em geral é apresentada a Política Tarifária implica em perder de vista diversos pontos que são relevantes na gestão da Política Tarifária: o tratamento social sobre o transporte – ser direito social ou não ser -; as diversas ideias de financiamento deste serviço público; os custos do sistema de transporte e eventuais subsídios para este setor; o comportamento da demanda após reajustes; o momento de se fazer reajustes; o peso do reajuste e sua correspondência com a inflação e com a capacidade de pagamento da população; os interesses dos diversos atores por trás do reajuste da tarifa, entre outros (PRADO, 2018, p. 15).

Carvalho (2016) define a política tarifária como conjunto de medidas, regras e normas estabelecidas pelo poder público que delimitam a forma de operação e financiamento desses sistemas, e a cobrança de contrapartida financeira por parte dos usuários. Essa contrapartida, expressa pelo preço da tarifa do serviço, é definido de modo a garantir arrecadação que coincida com os custos dos insumos do período, e lucro justo para os prestadores de serviço.

Para Barouche (2015), a política tarifária como conjunto de regras e princípios que cercam a remuneração das prestadoras do serviço. Tais regras são delineados pelo poder público (titular dos serviços), que assegura os interesses público e privado no estabelecimento de uma tarifa que seja módica e que fomente lucro para os empresários.

Será a política tarifária, portanto, a responsável pelos parâmetros de fixação do preço das tarifas e deverá, por conseguinte, dispor sobre as diretrizes relativas aos aspectos econômicos e financeiros, as formas de remuneração do ente privado (se somente o valor da tarifa ou receitas alternativas), se haverá algum tipo de subsídio estatal ou subsídio cruzado, o regime de bens reversíveis, dentre outros, deixando as especificidades à cargo do edital de licitação e, posteriormente, do contrato firmado (BAROUCHE, 2015, p. 23).

Neste sentido, além de ser considerado uma política pública, também é um instrumento que garante tal caráter capitalista do transporte, ou seja, o quanto o custo do transporte impactará no valor da força de trabalho e no fundo de consumo do trabalhador.

A presente seção analisará a política tarifária do transporte coletivo de Curitiba, mais especificamente, os decretos emitidos pela concessionária do transporte URBS (Urbanização de Curitiba), que determinam os preços da tarifa, a partir da metodologia de cálculo expresso pelo edital de licitação 005/2009. Tomaremos como atributos de análise:

- Formas de remuneração dos prestadores de serviço: tarifa técnica;
- Formas de cobrança do usuário: tarifa pública;
- Formas de financiamento do serviço e existência de fontes extratarifárias

3.2.1 Forma de remuneração: a tarifa técnica

Barouche (2015) comenta que a política tarifária não se restringe somente a estabelecer como os usuários pagarão pelo transporte, mas que deve ser estabelecida em um patamar suficiente para a realização de novos investimentos, amortizar os gastos e promover os lucros dos prestadores de serviço. Nesse sentido, um ponto fundamental estabelecido pela Lei de Mobilidade Urbana é a separação desta em tarifa de remuneração e a tarifa pública. A tarifa pública é o preço pago pelo usuário/cliente/passageiro, estipulada pelo poder público em função dos custos praticados pela produção capitalista desse serviço. Entenderemos melhor a tarifa pública na próxima seção.

Já a tarifa de remuneração do operador, ou tarifa técnica, é a expressão dos custos do sistema de transporte para os prestadores de serviços, dada determinada metodologia de cálculo. Deve ser definida em edital de licitação, que estabelece a lucratividade da exploração do serviço, os reajustes e revisões do contrato a fim de preservar o equilíbrio econômico-financeiro. Esse último é a assunção dos ônus e bônus da prestação do serviço durante a vigência do contrato de prestação (BAROUCHE, 2015) (CARVALHO, 2016a).

Como os custos dos insumos costuma variar no tempo – variação do preço do diesel, dos salários dos trabalhadores, da conjuntura econômica – é necessário reestabelecer, mediante reajustes e revisões, os índices que formam o preço da tarifa técnica. Os reajustes tarifários são alterações no valor nominal da tarifa técnica, em face às variações monetárias em seus custos de produção, portanto ocorre periodicamente. É relacionado, portanto, à conjuntura econômica (CARVALHO, 2016a, p. 16).

A revisão trata da recomposição do contrato, decorrente de eventos que impliquem ônus excessivo à plena execução da prestação do serviço. Também é um instrumento de limitação dos lucros das empresas, na medida que revela a radiografia da operação: mostra se os custos da prestação do serviço aumentam ou diminuem; ganhos de produtividade; introdução de novas tecnologias no serviço de transporte público, como o uso da bilhetagem eletrônica e a substituição do cargo dos cobradores, que representam diminuição de custos do serviço ao longo prazo, e que devem ser internalizadas e revertidas para os usuários (CARVALHO, 2016a, p. 17).

A tarifa técnica representa os custos do sistema para a empresa prestadora. Para o cálculo dessa tarifa, que fornece o quadro para ajuste da tarifa pública, é necessária metodologia que aponte de forma transparente o valor dos insumos necessários para a produção do deslocamento: combustíveis; rodagem; força de trabalho; manutenção; e a remuneração do serviço prestado. Bastos (2012) e Carvalho (2016) apontam que a metodologia estabelecida pelo GEIPOT²¹ é a mais utilizada nas cidades brasileiras: dividem-se os custos do serviço pela quantidade de passageiros pagantes. Pode ser expressa pela fórmula abaixo:

FÓRMULA 4 – EQUAÇÃO DA TARIFA TÉCNICA

$$Tar = \frac{C_{km}}{IPK} = \frac{\frac{CT}{km}}{\frac{Pe}{km}} = \frac{CT}{Pe}$$

FONTE: (CARVALHO, 2016a)

Onde Tar é a tarifa técnica; Ckm representa os custos por quilômetro; CT representa o custo total; IPK é o índice de passageiro por quilômetro; km representa a quilometragem programada. O IPK é o “índice resultante da divisão do número médio de passageiros pagantes equivalentes, estimado para cada novo período tarifário, pela quilometragem programada total a ser realizada em toda a RIT (Rede Integrada de Transporte de Curitiba)” (URBANIZAÇÃO DE CURITIBA, 2022b, p. 4).

Analisando o caso de Curitiba, os itens descritos nas planilhas do cálculo tarifário foram arrolados a partir do Edital de Licitação 005/2009, que também estabeleceu juridicamente a tarifa técnica como forma de remuneração dos prestadores de serviço.

²¹ Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes, foi criado em 1965 e extinto em 2008. Tinha como objetivo, prestar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo que tenham atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a política nacional de transportes nos seus diversos modais, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessários ao planejamento de transportes no País.

O processo licitatório estabeleceu como proposta comercial a indicação na concorrência de custos/km, por tipo de ônibus, item a item de combustíveis, lubrificantes, rodagem, manutenção, pessoal, administração, capital e impostos, estabelecendo custos indicadores máximos embasados nos controles históricos do sistema vigente até então. A partir das propostas vencedoras, o Edital estabeleceu também os procedimentos de reajustes contratuais (URBANIZAÇÃO DE CURITIBA, 2022b, p. 2).

Na metodologia do cálculo da tarifa técnica empregada pela URBS S.A., são discriminados os custos em: dependentes ou variáveis (combustíveis, pneus, lubrificantes); custos de pessoal e administração (força de trabalho operacional e administrativo); custos de administração; amortização de veículos e instalações; rentabilidade justa do serviço prestado e impostos e taxas.

A tabela abaixo apresenta a variação do custo médio mensal da RIT, comparando-a com a tarifa técnica. O custo médio mensal é o resultado da ponderação entre os três lotes que, unificados, geram o custo final. Este, dividido pelo IPK, gera a tarifa técnica.

TABELA 2 – CUSTO MÉDIO MENSAL RIT 2015-2020

Validade do decreto	Quilometragem média (km)	Custo médio mensal (R\$)	Passageiros equivalentes *	IPK	Tarifa técnica (R\$)
26/02/2015	8.577.279,95	R\$ 60.274.173,71	18.824.884	2,1947	R\$ 3,2139
01/12/2015	8.577.279,95	R\$ 61.590.533,58	18.824.884	2,1947	R\$ 3,2718
26/02/2016	8.402.997,07	R\$ 64.711.707,63	17.655.104	2,1947	R\$ 3,6653
26/02/2017	8.137.085,54	R\$ 64.450.599,69	16.174.214	1,9877	R\$ 3,9848
22/08/2017	8.137.085,53	R\$ 65.306.621,69	16.174.214	1,9877	R\$ 4,0377
26/08/2017	8.137.085,53	R\$ 61.437.436,92	16.174.214	1,9877	R\$ 3,7985
19/10/2017	8.137.085,53	R\$ 66.756.801,92	16.174.214	1,9877	R\$ 4,0656
01/11/2017	8.137.085,54	R\$ 69.242.003,89	16.174.214	1,9877	R\$ 4,3031
26/02/2018	7.976.158,80	R\$ 72.446.739,79	15.020.101	1,8831	R\$ 4,8278
01/07/2018	7.976.158,80	R\$ 70.698.002,76	15.020.101	1,8831	R\$ 4,7114
01/01/2019	7.976.158,80	R\$ 71.942.682,07	15.020.101	1,8831	R\$ 4,7942
26/02/2019	7.914.131,88	R\$ 76.613.759,44	14.743.494	1,8586	R\$ 5,1964
01/04/2019	7.926.245,24	R\$ 76.846.389,57	14.743.494	1,8586	R\$ 5,2124
24/04/2019	7.926.446,51	R\$ 75.302.696,85	14.743.494	1,8600	R\$ 5,1075
01/05/2019	7.923.900,53	R\$ 77.668.382,58	14.743.494	1,8604	R\$ 5,2612
01/06/2019	7.917.577,70	R\$ 77.668.847,38	14.743.494	1,8621	R\$ 5,2680
01/07/2019	7.917.673,41	R\$ 76.889.416,67	14.743.494	1,8621	R\$ 5,2151
01/01/2020	7.917.575,29	R\$ 78.586.078,80	14.743.494	1,8621	R\$ 5,3375
21/01/2020	7.917.575,29	R\$ 77.220.548,88	14.743.494	1,8621	R\$ 5,2449
26/02/2020	7.728.059,61	R\$ 77.850.165,39	14.221.192	1,8402	R\$ 5,4742
15/03/2020	7.556.615,46	R\$ 75.312.615,07	14.221.192	1,8402	R\$ 5,3044

Elaboração: o autor, com base nas planilhas dos decretos da URBS.

Observando a tabela, vê-se que os custos do transporte público de Curitiba ficam cada vez maiores, o que reflete na tarifa pública. Os custos médios mensais, calculados a partir dos custos de cada item dividido pelos passageiros previstos para o período, aumentam em relação ao tempo; no mesmo ritmo, o índice de passageiros por quilômetro diminui, junto com a quilometragem programada. Ou seja, a partir dessa tabela, podemos inferir que a programação do transporte é diminuída neste período, e isso se expressa pela diminuição de veículos em operação e extinção de linhas; concomitantemente, os custos aumentam e são socializados por um número menor de passageiros equivalentes. No período considerado, a tarifa técnica foi reajustada 18 vezes, algumas retroativamente em meses.

A metodologia de cálculo tarifário considera o custo/km médio dos insumos por tipo de ônibus, mas não apresenta o peso (em reais) dos tipos de ônibus na composição tarifária. A ideia é: quanto custa, na tarifa, a frota de biarticulados? O custo km total, expresso nas tabelas anexas nas resoluções, refere-se aos custos de todos os ônibus daquele tipo com aquela quilometragem projetada e, a partir daí, com o índice de passageiros por quilômetro, chega-se à tarifa técnica.

Com o intuito de entender a relação entre os tipos de ônibus na política tarifária, tabelamos os índices de reajuste tarifário, dados pelas resoluções emitidos pela concessionária do transporte, em planilha eletrônica. A tabela a seguir nos mostra esses valores, obtidos por meio de manipulações por fórmulas do software LibreOffice Calc. Foi utilizada uma expressão simples: multiplica-se o custo km pela quilometragem da categoria; em seguida, divide pela quantidade de passageiros previstos. A equação para isso pode ser representada da seguinte maneira.

FÓRMULA 5 – TARIFA TÉCNICA POR ÔNIBUS

$$TT_o = \frac{C_{km} \times km_{mês}}{Pe}$$

ELABORAÇÃO: O AUTOR (2023)

Onde TTo é a tarifa técnica por tipo de ônibus; Ckm é o custo por quilômetro; Km/mês representa a quilometragem estimada; e Pe são os passageiros equivalentes.

O resultado está expresso na tabela a seguir:

TABELA 3 – COMPOSIÇÃO DA TARIFA TÉCNICA POR ÔNIBUS

Dia do decreto (data de validade)	Micro		Micro especial		Comum		Comum SI-TES		Semi padron		Padron		Padron DD		Padron hi-bribus		Articulado 18m		Articulado 20m		Biaarticulado		Soma	TT	Diferença
	F	(R\$)	F	(R\$)	F	(R\$)	F	(R\$)	F	(R\$)	F	(R\$)	F	(R\$)	F	(R\$)	F	(R\$)	F	(R\$)	F	(R\$)			
29/09/2015	14	0,01	144	0,27	527	1,11	0	0,00	26	0,04	274	0,63	0	0,00	30	0,10	229	0,56	34	0,09	146	0,50	3,31	3,21	- 0,10
02/12/2015	14	0,01	144	0,27	527	1,11	0	0,00	26	0,04	274	0,63	0	0,00	30	0,10	229	0,56	34	0,09	146	0,50	3,31	3,27	- 0,04
23/05/2016	10	0,01	144	0,32	498	1,28	0	0,00	25	0,05	267	0,70	0	0,00	30	0,11	217	0,62	33	0,10	146	0,58	3,78	3,67	- 0,11
30/03/2017	8	0,01	139	0,36	487	1,43	0	0,00	25	0,06	255	0,78	0	0,00	30	0,13	215	0,67	32	0,12	146	0,63	4,20	3,98	- 0,21
18/08/2017	8	0,01	139	0,36	487	1,43	0	0,00	25	0,06	255	0,78	0	0,00	30	0,13	215	0,67	32	0,12	146	0,63	4,20	4,04	- 0,16
25/08/2017	8	0,01	139	0,34	487	1,37	0	0,00	25	0,06	255	0,72	0	0,00	30	0,11	215	0,63	32	0,11	146	0,58	3,92	3,80	- 0,13
26/07/2018 (01/11/2017)	8	0,01	139	0,38	487	1,54	0	0,00	25	0,06	255	0,84	0	0,00	30	0,14	215	0,71	32	0,12	146	0,66	4,46	4,30	- 0,16
26/07/2018 (26/02/2018)	8	0,01	134	0,42	475	1,70	0	0,00	23	0,07	228	0,85	6	0,03	30	0,16	206	0,81	31	0,14	141	0,79	4,99	4,83	- 0,16
26/07/2018 (01/06/2018)	8	0,01	134	0,41	475	1,67	0	0,00	23	0,07	228	0,83	6	0,03	30	0,16	206	0,79	31	0,13	141	0,77	4,87	4,71	- 0,16
14/02/2019	8	0,01	134	0,41	475	1,69	0	0,00	23	0,07	228	0,85	6	0,03	30	0,16	206	0,80	31	0,14	141	0,79	4,96	4,79	- 0,16
19/07/2019 (26/02/2019)	8	0,01	134	0,46	428	1,74	56	0,13	15	0,05	225	0,92	12	0,04	30	0,18	205	0,89	31	0,15	141	0,85	5,42	5,20	- 0,22
19/07/2019 (01/04/2019)	8	0,02	134	0,46	428	1,74	56	0,13	15	0,05	225	0,92	12	0,04	30	0,18	205	0,90	31	0,15	141	0,85	5,44	5,21	- 0,22
19/07/2019 (24/04/2019)	9	0,02	133	0,45	429	1,73	56	0,13	16	0,05	255	0,90	12	0,03	30	0,18	205	0,87	31	0,15	141	0,84	5,35	5,11	- 0,24

19/07/2019 (01/05/2019)	9	0,02	133	0,46	429	1,73	56	0,13	16	0,05	225	0,95	12	0,03	30	0,18	205	0,89	31	0,15	141	0,84	5,43	5,26	- 0,17
19/07/2019 (01/06/2019)	9	0,02	133	0,46	426	1,73	56	0,13	15	0,05	228	0,95	12	0,03	30	0,18	206	0,91	31	0,15	141	0,84	5,45	5,27	- 0,18
19/07/2019 (01/07/2019)	9	0,02	133	0,45	426	1,71	56	0,13	15	0,05	228	0,94	12	0,03	30	0,18	206	0,89	31	0,15	141	0,83	5,38	5,22	- 0,17
21/02/2020 (01/01/2020)	9	0,01	133	0,44	426	1,69	56	0,12	15	0,05	228	0,95	12	0,03	30	0,18	206	0,88	31	0,14	142	0,84	5,34	5,34	0,00
21/02/2020 (21/01/2020)	9	0,01	133	0,43	426	1,66	56	0,11	15	0,05	228	0,93	12	0,03	30	0,18	206	0,86	31	0,14	142	0,83	5,24	5,24	0,00
14/03/2020 (26/02/2020)	7	0,01	132	0,45	432	1,78	55	0,12	7	0,02	219	0,96	12	0,03	30	0,19	210	0,90	32	0,15	143	0,87	5,47	5,47	0,00
14/03/2020	7	0,01	132	0,52	434	1,69	0	0,00	7	0,02	219	0,94	12	0,03	30	0,19	210	0,89	32	0,16	143	0,86	5,30	5,30	0,00

Fonte: URBS. Elaboração: o autor (2023).

Legenda: F (frota da classe); C (composição na tarifa em R\$); TT (tarifa técnica em R\$).

Ao realizar esse exercício, encontramos discrepância entre a soma dos valores por tipo de ônibus e frota disponível, e a tarifa técnica estabelecida para aquele período. Expressa pela coluna “diferença” na tabela anterior. Porém, essas discrepâncias só foram observadas nas planilhas onde a rubrica “desconto de investimento não realizado” aparece com custos por quilômetro, de modo que a soma final já inclui esse desconto no custo quilométrico total. Em outras planilhas analisadas, essa rubrica aparece somente na última coluna, de “custo médio mensal/km”, necessitando ser subdividida entre os tipos de ônibus e suas quilometragens, o que foi impossível para o pesquisador. A análise foi realizada, portanto, considerando que, se essa diferença de centavos fosse distribuída pela quilometragem de cada coluna, explicaria a diferença entre os valores observados. Tal valor, considerando a quantidade de cada tipo de ônibus no universo da frota total e as outras planilhas analisadas, é para todos, pelo menos R\$0,002. Assim, em nossa análise deve ser considerada tal ressalva.

Tomando como exemplo, a Resolução DIR/009/2019, do dia 19 de julho de 2019 e com validade a partir de 26 de fevereiro até 31 de março do mesmo ano, que decreta a tarifa técnica de R\$5,1964. A tarifa pública desse período era R\$4,25. A tabela a seguir apresenta os dados coletados.

TABELA 4 – PESO DO TIPO DE ÔNIBUS NA TARIFA (R\$5,1964)

Tipo de ônibus	Custo km total (Ckm)	Quilometragem média (km)	Frota operante	Peso na tarifa (R\$)
Micro	6,0256	35630,59	8	0,01
Micro Especial	6,2463	1083041,61	134	0,46
Comum	8,7251	2936801,91	428	1,74
Comum SITES	10,738	177601,59	56	0,13
Semi Padron	9,932	70484,3	15	0,05
Padron	10,0158	1357663,05	225	0,92
Padron DD	13,8709	37482,42	12	0,04
Padron Hibribus	12,3522	219649,94	30	0,18
Articulado 18 m	12,5597	1039043,41	205	0,89
Articulado 20m	13,049	172659,34	31	0,15
Biarticulado	16,0107	784073,72	141	0,85

Elaboração: o autor a partir das resoluções emitidas pela URBS.

Na resolução, estão discriminados todos os custos dos insumos para os 1285 ônibus disponíveis para uso na capital. Destes, 68 ônibus referem-se à Linha Turismo e ao Sistema de

Transporte da Educação Especial (SITES)²², serviços de atendimento especial e, portanto, não relacionados ao transporte urbano nos termos aqui tratados. A quilometragem e, portanto, todos os insumos também são contabilizados no cálculo da tarifa técnica. As comparações destes valores, no cálculo tarifário, em relação à capacidade dos veículos são importantes considerações: um ônibus de dois andares, desenhado exclusivamente para uma linha especial (Turismo), possui capacidade de 65 pessoas; ao passo que um articulado de 18 metros, com capacidade de até 150 pessoas, apresentarem quase o mesmo custo/km, é um importante exemplo de não-modicidade tarifária. A mesma comparação deve ser realizada em relação aos ônibus de tipo híbrido, que tem custo/km pouco acima dos ônibus articulados de 18 metros e quase o dobro de um ônibus micro especial. A capacidade de um híbrido é de 79 pessoas, pouco mais que um ônibus micro especial (70 pessoas); e quase a metade de um articulado (até 150 pessoas). A figura abaixo mostra os tipos de ônibus em Curitiba e suas capacidades.

²² De acordo com a Prefeitura Municipal de Curitiba, o sistema SITES tinha seu custo calculado junto à tarifa do transporte até o dia 15/03/2020, quando foi realizado uma licitação do serviço, gerido agora pela Secretaria Municipal de Educação. A informação foi repassada mediante Lei de Acesso à Informação, processo 00-OO7457/2020. A coluna “comum E.E” foi retirada nas outras planilhas. Entretanto, observa-se que os custos tarifários não diminuíram com isso.

FIGURA 3 – CARACTERÍSTICAS DA FROTA

Categoria de Linhas	Tipos de Veículo		Capacidade dos Veículos
EXPRESSO LIGEIRÃO	BIARTICULADO		250
EXPRESSO	BIARTICULADO		230/250
	ARTICULADO		170
LINHA DIRETA	ARTICULADO		150
	PADRON		110
INTERBAIRROS	ARTICULADO		140
	PADRON		100
	HÍBRIDO		79
ALIMENTADOR	ARTICULADO		140
	COMUM		85
	MICRO ESPECIAL		70
TRONCAL	ARTICULADO		140
	COMUM		85
	HÍBRIDO		79
	MICRO ESPECIAL		70
CONVENCIONAL	COMUM		85
	HÍBRIDO		79
	MICRO ESPECIAL		70
	MICRO		40
FONTE: URBS			
TURISMO	DOUBLE-DECK		65

Outro elemento disposto nas resoluções tarifárias é a taxa de gerenciamento da concessionária, estabelecido em 4% da tarifa técnica. A seguinte tabela apresenta o valor dessa tarifa no período selecionado.

TABELA 5 – TAXA DE GERENCIAMENTO DA URBS EM FUNÇÃO DA TARIFA TÉCNICA

Data de validade do decreto	Tarifa técnica	Taxa gerenciamento URBS
26/02/2014	R\$ 3,1821	R\$ 0,13
06/02/2015	R\$ 3,1821	R\$ 0,13
26/02/2015	R\$ 3,2139	R\$ 0,13
01/12/2015	R\$ 3,2718	R\$ 0,13
01/02/2016	R\$ 3,2718	R\$ 0,13
26/02/2016	R\$ 3,6653	R\$ 0,15
06/02/2017	R\$ 3,6653	R\$ 0,15
26/02/2017	R\$ 3,9848	R\$ 0,15
22/08/2017	R\$ 4,0377	R\$ 0,16
26/08/2017	R\$ 3,7985	R\$ 0,15
19/10/2017	R\$ 4,0656	R\$ 0,16
01/11/2017	R\$ 4,3031	R\$ 0,17
26/02/2018	R\$ 4,8278	R\$ 0,19
01/07/2018	R\$ 4,7114	R\$ 0,19
01/01/2019	R\$ 4,7942	R\$ 0,19
28/02/2019	R\$ 4,7942	R\$ 0,19
26/02/2019	R\$ 5,1964	R\$ 0,21
01/04/2019	R\$ 5,2124	R\$ 0,21
24/04/2019	R\$ 5,1075	R\$ 0,20
01/05/2019	R\$ 5,2612	R\$ 0,21
01/06/2019	R\$ 5,2680	R\$ 0,21
01/07/2019	R\$ 5,2151	R\$ 0,21
01/01/2020	R\$ 5,3375	R\$ 0,21
21/01/2020	R\$ 5,2449	R\$ 0,21
26/02/2020	R\$ 5,4742	R\$ 0,22
15/03/2020	R\$ 5,3044	R\$ 0,21

Elaboração: o autor, com base nos decretos emitidos pela URBS

Conforme colocado do relatório da auditoria realizada pelo TCE-PR em 2013, a natureza jurídica da concessionária – sociedade de economia mista – significa que a concessionária explora atividade econômica com objetivo de lucro. Ou seja, a taxa de gerenciamento representa o lucro da concessionária.

Assim quanto mais elevada a tarifa técnica (tarifa social mais subsídios) maior será o volume de recursos que o FUC irá contabilizar e, em consequência, maior também serão os rendimentos da taxa de administração da URBS sobre o conjunto.

Em outras palavras, quanto maior for a tarifa, maior será o montante que a URBS receberá dos 4% (quatro por cento) a título de taxa de administração dos recursos do FUC.

Se a URBS for competente na gestão do sistema de transporte coletivo, perceberá um valor menor da taxa de administração, ou seja, há uma contradição de esforços, pois quanto melhor a gestão do sistema menor será a tarifa praticada e a URBS perceberá menos valores a título de taxa de administração.

Caso os recursos do FUC sejam reduzidos, a taxa de administração também será reduzida, logo, quanto mais se expandirem os recursos do FUC, maior será a taxa de administração da URBS (TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ, 2013, p. 11).

Podemos inferir, a partir desse trecho, que a URBS não foi muito competente na gestão do transporte, haja vista que os valores da taxa de gerenciamento não diminuíram

expressivamente. Entretanto, ao mesmo tempo, a concessionária apresenta muita competência na gestão, pois seus lucros aumentaram durante o período observado. Seja como for, ao considerar tal taxa, a concessionária impede a modicidade tarifária para o usuário, ferindo o artigo 8 da Lei de Mobilidade Urbana. Isso expressa a incompatibilidade entre os interesses da empresa e seus acionistas, com o usuário do transporte – em verdade, com toda a população.

Até aqui, temos uma dimensão do cálculo da tarifa técnica como espoliativo para a população, não somente aos usuários do cotidiano. Partindo da relação entre a tarifa técnica e a tarifa pública, a primeira deve ser calculada de maneira a garantir os deslocamentos da população e os lucros dos prestadores de serviço. Entretanto, como aponta Carvalho (2016), somente o objetivo do equilíbrio econômico-financeiro é atingindo, e a tarifa pública como fonte de lucro é a expressão disso.

O cenário do transporte coletivo em Curitiba é de diminuição de usuários, ou seja, passageiros equivalentes, fundamentais para o estabelecimento da tarifa técnica, que influencia diretamente o estabelecimento da tarifa pública. A situação representa um aumento dos custos socializados pelos usuários. Temos um cenário de superexploração da força de trabalho: os custos dessa mercadoria, que observamos até aqui como são calculados em Curitiba, aumentam para os usuários cativos do sistema, que tem de desembolsar mais dinheiro para sustentar aquele gasto. O argumento será aprofundado na seção seguinte, quando abordaremos a tarifa pública.

Também é importante ressaltar que o edital de licitação de 2009; o Fundo de Urbanização de Curitiba e a URBS foram alvos de investigação por parte do Tribunal de Contas do Paraná e pela Câmara de Vereadores, em 2013, influenciados pelas grandes manifestações de 2013. As investigações apontaram algumas irregularidades, como a taxa de gerenciamento, a taxa de risco do ônibus híbrido, dentre outros que, excetuando a licitação do sistema de transporte do ensino especial, que retirou esses custos da tarifa técnica, nenhuma outra medida sugerida pelas instituições foi efetivamente implantada. Caso fossem, observaríamos uma diminuição nos valores cobrados dos usuários.

3.2.2 Forma de cobrança dos usuários: a tarifa pública

No texto da Lei de Mobilidade, vemos que a tarifa pública é a expressão da contrapartida financeira do usuário. Essa cobrança pode ser realizada de maneira direta ou indireta. O caso indireto é a tarifa zero.

A cobrança direta dos usuários, ou seja, pagamento individualizado por passageiro, pode ser realizado de diferentes maneiras (VERRONI, 2006), como exposto no quadro abaixo.

QUADRO 4 – TIPOS DE COBRANÇA DE TARIFA

Tipo	Característica
Tarifa única/social	Cobrança de um valor único independentemente da distância percorrida. O valor cobrado deve ser suficiente para garantir parte da receita total; necessidade de subsídios tarifários para balancear linhas deficitárias.
Tarifa por linha	Cada linha do sistema tem uma tarifa, independentemente do tempo de deslocamento/extensão do itinerário.
Tarifa por zonas	Divide-se a cidade em zonas. Para o deslocamento no interior dessas zonas, é aplicado a tarifa única. A viagem entre as zonas exige complementação tarifária.

Elaboração: o autor (2023) com base em Verroni (2006).

Em Curitiba, pratica-se a tarifa social²³ ou única, ou seja, preço único que é cobrado para o acesso ao sistema. Nesta modalidade, os custos dos deslocamentos mais onerosos são subsidiados pelos deslocamentos menos onerosos, o que é chamado subsídio cruzado entre usuários, deste ponto de vista.

Nas aulas de matemática, aprende-se as grandezas inversamente proporcionais: quando uma das variáveis diminui ao mesmo ritmo que outra que está em relação. Temos aqui um exemplo prático disso: quanto maior forem os custos para todo o sistema, maior será o rateio entre os usuários equivalentes. O crescimento dos custos e a socialização destes por um número menor de passageiros, evidencia a regressividade da política tarifária: o custo do transporte é dividido entre os passageiros equivalentes, considerando a quantidade de isenções e benefícios legais no sistema (gratuidade para idosos, passe escolar definidos por lei) bem como a existência de subsídios diretos ou indiretos para o sistema.

De acordo com Barouche (2015), a tarifa social é um instrumento de política tarifária, caracterizada por concessão de gratuidades e benefícios por parte do poder público para diferentes classes sociais, para terem acesso ao transporte público segundo sua capacidade financeira.

²³ Existe uma incipiente política de diferenciação dos valores tarifários para 11 linhas do sistema, segundo determinados horários. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/pdf/transporte/tarifa_reduzida_rit.pdf>. Acesso em 10/05/2023.

Assim, como instrumento de política tarifária, ou seja, como um instrumento de controle dos preços das tarifas, a tarifa social seria capaz de promover aos usuários carentes o acesso irrestrito ao transporte público em consecução dos interesses públicos, ao passo que seria capaz de concorrer com os interesses privados à medida que a diminuição do preço das tarifas para determinados segmentos de usuários, bem como pela instituição da tarifa única, o número de utentes do sistema aumentaria significativamente, aumentando a receita da operação do sistema e, consequentemente, o valor das verbas para novos investimentos, a captação do lucro justo e o estímulo na prestação de um serviço atual e eficiente nos termos legais, sem mencionar ainda que esses fatores juntos proporcionariam a manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do contrato (BAROUCHE, 2015, p. 32).

Entretanto, a universalidade da tarifa social se resume a uma crença de igualdade material entre os usuários que encontra pouco fundamento prático. Segundo a autora, essa política parte da presunção de que os usuários com rendas menores, residem nos bairros periféricos, e utilizam linhas mais longas, cujos custos são maiores do que as linhas que trafegam em regiões centrais. Os custos dessas viagens, que não são custeadas integralmente pela tarifa, precisam ser equilibrados. Assim, o subsídio é dado por aqueles usuários que efetuam deslocamentos menos custosos, geralmente residentes nas proximidades dos centros, que detém renda mais elevada. Os deslocamentos efetuados por essa classe social mais elevada subsidiariam os deslocamentos dos mais pobres; mais extensos. A tarifa única, ou social, toma todos os usuários “periféricos” ou “centrais” pelas mesmas condições socioeconômicas.

Marrara (2014) e Carvalho (2016) também comentam que essa modalidade pode ser questionável. Na dimensão da justiça socioeconômica, o perfil do usuário do transporte é de 3 salários mínimos, independente do serviço que usa, ferindo o princípio da equidade expressa pelo artigo 8 da Lei de Mobilidade. Ainda aponta o princípio da modicidade tarifária como tarifa justa para todos, ou seja, a tarifa deve ser estabelecida de maneira condizente com a sua renda, sem que o seu valor influencie na decisão de utilizar ou não o transporte público coletivo.

Conforme dados do Plano de Mobilidade de Curitiba (PLANMOB, 2022), a renda dos usuários de transporte é de, em média, 3 salários mínimos, independentemente de onde resida. Observa-se ainda que as linhas que vivenciam redução no índice de passageiros transportados por quilômetro são as que circulam pela região central, justamente as que atendem localidades onde a renda familiar é supostamente maior. Assim, a transferência de renda pelo transporte ocorre entre estratos de renda muito similares da população, haja vista que aquelas pessoas com rendas mais altas não utilizam sistemas de transporte coletivo por ônibus (PLANMOB, 2022, p. 216).

O sistema de transporte de Curitiba apresenta diversas modalidades de serviço, cujos custos são colocados em função de sua quilometragem, expressas nas planilhas tarifárias.

Importante ter em mente que não são todas as linhas dirigidas às periferias são as mais custosas. Existem linhas alimentadoras cujos custos não são maiores que linhas que circulam na região central, e isso é tanto observável pelo tipo de ônibus empregado nessas linhas, assim como em seus horários de atendimento.

A tabela abaixo mostra a variação entre os dois tipos de tarifa na capital e a diferença entre ambas, que demonstra a quantidade de subsídio público por tarifa. Mostra, também, a quantidade da tarifa técnica que é paga diretamente pelo usuário. Foi construída considerando as datas de validade das tarifas técnicas.

TABELA 6 – TARIFA TÉCNICA (TT) E TARIFA PÚBLICA (TP) ENTRE 2010-2020

Data decreto TT	Validade TT	TT (R\$)	Data decreto TP	Validade TP	TP (R\$)	Diferença (TT-TP)	% TT paga pelo usuário
07/11/2010	05/11/2010	2,3547			2,20	R\$ 0,15	93,43
26/02/2011	25/02/2011	2,5659			2,20	R\$ 0,37	85,74
		2,5659	28/02/2011	05/03/2011	2,50	R\$ 0,07	97,43
		2,5659	01/03/2012	05/03/2012	2,60	-R\$ 0,03	101,33
01/08/2012	31/08/2012	2,8723			2,60	R\$ 0,27	90,52
01/12/2012	30/11/2012	2,8983			2,60	R\$ 0,30	89,71
05/04/2013	26/02/2013	3,1174			2,60	R\$ 0,52	83,40
		3,1174	13/03/2013	14/03/2013	2,85	R\$ 0,27	91,42
		3,1174	27/06/2013	01/07/2013	2,70	R\$ 0,42	86,61
18/10/2013	17/10/2013	2,9353			2,70	R\$ 0,24	91,98
04/06/2013	01/06/2013	2,9994			2,70	R\$ 0,30	90,02
08/11/2013	17/10/2013	2,9353			2,70	R\$ 0,24	91,98
		2,9353	10/11/2014	11/11/2014	2,85	R\$ 0,09	97,09
26/02/2014	28/03/2014	3,1821			2,85	R\$ 0,33	89,56
		3,1821	05/02/2015	06/02/2015	3,30	-R\$ 0,12	103,71
29/09/2015	26/02/2015	3,2139			3,30	-R\$ 0,09	102,68
02/12/2015	01/12/2015	3,2718			3,30	-R\$ 0,03	100,86
		3,2718	29/01/2016	01/02/2016	3,70	-R\$ 0,43	113,09
23/03/2016	26/02/2016	3,6653			3,70	-R\$ 0,03	100,95
		3,6653	02/02/2017	06/02/2017	4,25	-R\$ 0,58	115,95
18/08/2017	22/08/2017	4,0377			4,25	-R\$ 0,21	105,26
25/08/2017	26/08/2017	3,7985			4,25	-R\$ 0,45	111,89
30/03/2017	26/02/2017	3,9848			4,25	-R\$ 0,27	106,66
10/11/2017	19/10/2017	4,0656			4,25	-R\$ 0,18	104,54
26/06/2018	01/11/2017	4,3031			4,25	R\$ 0,05	98,77
26/06/2018	26/02/2018	4,8278			4,25	R\$ 0,58	88,03
26/06/2018	01/05/2018	4,7114			4,25	R\$ 0,46	90,21
14/02/2019	01/01/2019	4,7942			4,25	R\$ 0,54	88,65
19/07/2019	26/02/2019	5,1964			4,25	R\$ 0,95	81,79
		5,1964	28/02/2019	26/02/2019	4,50	R\$ 0,70	86,60
19/07/2019	01/04/2019	5,2124			4,50	R\$ 0,71	86,33
19/07/2019	24/04/2019	5,1075			4,50	R\$ 0,61	88,11
19/07/2019	01/05/2019	5,2612			4,50	R\$ 0,76	85,53
19/07/2019	01/06/2019	5,268			4,50	R\$ 0,77	85,42
19/07/2019	01/07/2019	5,2151			4,50	R\$ 0,72	86,29
21/02/2020	01/01/2020	5,3375			4,50	R\$ 0,84	84,31
21/02/2020	21/01/2020	5,2449			4,50	R\$ 0,74	85,80

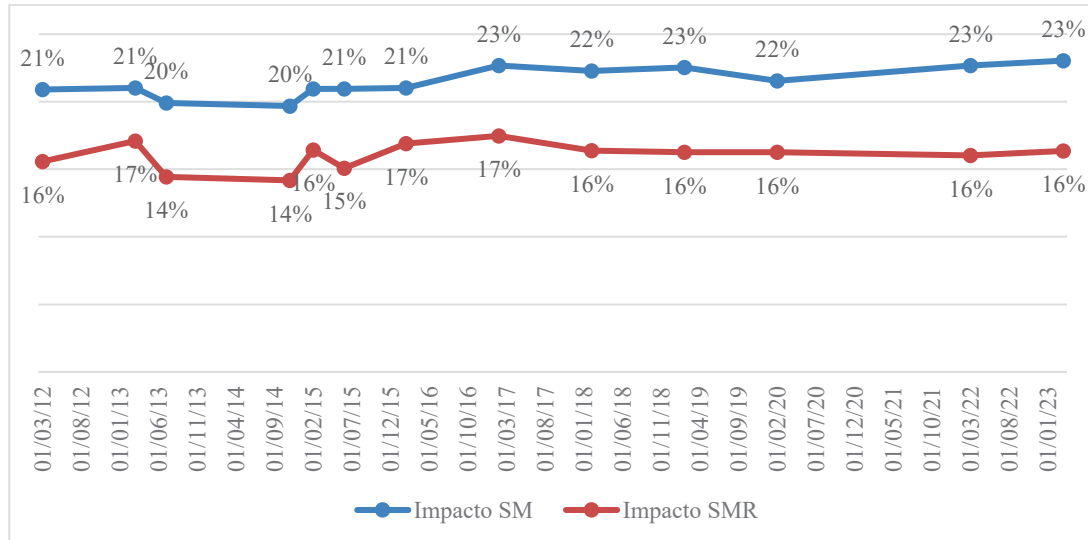
Elaboração: o autor (2023) com dados das planilhas anexadas aos decretos emitidos pela URBS e Prefeitura de Curitiba.

Entre 2014 e 2017, o preço da tarifa técnica era menor que a tarifa pública. Essa situação é conhecida como superávit tarifário, e a diferença deve ser reinvestida no próprio sistema de transporte conforme estabelecido na Lei de Mobilidade. A situação no período subsequente, onde a tarifa pública não cobre os custos, é denominada déficit tarifário, e aponta a necessidade de subsídios públicos diretos. A diferença mostra o descompasso entre ambas e mostra a necessidade de subsídio por passagem individual cobrada.

Observa-se que, em todo o período, o usuário/passageiro/indivíduo arcou com mais de 70% dos custos tarifários, e isso ocorre independentemente de sua renda.

Considerando, agora, a renda do usuário, o gráfico abaixo apresenta o impacto da tarifa nos salários mínimo nacional e estadual. O método para medir esse impacto é baseado em Bernardinis & Pavelski (2019), que utiliza quantidade fixa de 50 passagens utilizada em 22 dias uteis, mais 3 viagens de ida e volta para outros destinos. Assim, representa o mínimo necessário de viagens individuais – ou seja, não considera a dependência entre membros da família – para garantir a existência, ou seja, sua reprodução. Quanto maior a porcentagem, maior a dificuldade do usuário em pagar o transporte.

GRÁFICO 1 – IMPACTO DAS TARIFAS NOS SALÁRIOS MINIMO NACIONAL E REGIONAL



ELABORAÇÃO: O AUTOR

Observa-se que o impacto da tarifa, considerando o salário mínimo nacional, gira em torno de 21%, e relacionado ao salário mínimo regional, é de 16%. Esse índice é uma aproximação, dado que não considera, por exemplo, o pagamento da tarifa do transporte por pessoas responsáveis por outras, geralmente pessoas entre 6 e 15 anos que pagam a tarifa e não possuem, a rigor, fonte de renda própria. Esse impacto nos salários dos usuários para

deslocamento, seja casa-trabalho, seja qualquer outro motivo, representa espoliação do fundo de consumo dos trabalhadores, também expressando uma das formas de mercantilização do espaço social.

3.2.3 Forma de financiamento e a existência de recursos extratarifários

A fonte perene de financiamento do transporte é a tarifa pública, cobrada diretamente dos usuários do transporte. As isenções e a tarifa social, colocam a necessidade de discussão sobre outras fontes diversas de financiamento. O subsídio público já existe, dado para cobrir a diferença entre tarifa técnica e pública, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro. Outras fontes de financiamento, por sua vez, representam a existência de recursos para o transporte que podem tanto diminuir os custos para os usuários direto, possibilitando também o aumento do uso do transporte; e pode diminuir os subsídios diretos dados ao sistema pelo Poder Público.

Em relação às isenções, conforme visto, a política tarifária é uma política pública para garantir a democratização do transporte para a população urbana, sobretudo aqueles em situação de vulnerabilidade socioeconômica. As isenções e passes escolares são instrumentos para tal, ao visar grupos sociais específicos. A tabela a seguir elenca as gratuidades e leis que garantem isenções e benefícios tarifários no transporte de Curitiba.

QUADRO 5 – ISENÇÕES E BENEFÍCIOS TARIFÁRIOS DA RIT

Beneficiário	Legislação
Idosos acima de 65 anos	Art 230, §2 da CF-88 Art 224 da Constituição do Estado do Paraná Art. 39 da Lei Federal 10.741 de 01/10/03 Dec. Estadual 3679 de 16/06/94 Lei Municipal 7429 de 26/03/90 Art. 19 Inciso IV da Lei Municipal 7556 de 17/10/90 Art. 26 Inciso IV do Dec. Municipal 210 de 23/04/91 Art. 9º Inciso I do Dec. Municipal 90 de 21/03/2002
Aposentados por invalidez	Art. 19 Inciso II da Lei Municipal 7556 de 17/10/90 Art. 26 Inciso II do Dec. Municipal 210 de 23/04/91.
Pessoas com deficiência ou com patologias crônicas. Acompanhantes	Lei Municipal 8623 de 28/04/95 Art. 19 Inciso III da Lei Municipal 7556 de 17/10/90 Art. 26 Inciso III do Dec. Municipal 210 de 23/04/91 Dec. Municipal 29 de 29/01/96 Dec. Municipal 232 de 13/03/03 Dec. Municipal 1763 de 03/10/17 Dec. Municipal 2244 de 20/12/17 Dec. Municipal 1895 de 16/12/22
Oficiais de justiça	Fiscais do Ministério do Trabalho: § 5º do Art. 630 do Decreto-Lei Federal 5452 de 01/05/43 Art. 26 Inciso VI do Dec. Municipal 210 de 23/04/91 Oficiais da Justiça Federal: Art. 43 da Lei Federal 5010 de 30/05/66 Inciso VII do Dec. Municipal 210 de 23/04/91 Oficiais da Justiça do Trabalho: Art. 13 do Dec. Lei Federal 9797 de 09/09/46 Art. 11 da Lei Federal 4097 de 19/07/62 Art. 26 Inciso VII do Dec. Municipal 210 de 23/04/91 Oficiais da Justiça Eleitoral: Art. 378 da Lei Federal 4737 de 15/07/65 Art. 26 Inciso VII do Dec. Municipal 210 de 23/04/91
Fiscais da URBS e empregados das empresas de ônibus	Art. 19 Inciso V da Lei Municipal nº 7556 e 17/10/1990 Art. 26 Inciso V do Dec. Municipal nº 210 de 23/04/1991 Lei Municipal 7643 de 29/04/91 Art. 26 Inciso VIII do Dec. Municipal 210 de 23/04/91
Carteiros uniformizados	Art. 9 § Único do Dec. Lei Federal 3326 de 03/06/41 Art. 139 do Dec. Federal 29151 de 17/01/51 Lei Municipal 7390 de 04/12/89 Art. 26 Inciso X do Dec. Municipal 210 de 23/04/91
Policiais e guarda municipais fardados	Lei Municipal 6892 de 10/09/86 Dec. Municipal 531 de 12/09/86 Art. 26 Inciso IX do Dec. Municipal 210 de 23/04/91 Dec. Municipal 387 de 31/08/88 Art. 26 Inciso IX do Dec. Municipal 210 de 23/04/91
Crianças de até 5 anos	Art. 19 Inciso I da Lei Municipal nº 7556 de 17/10/1990 Art. 26 Inciso I de Dec. Municipal nº 210 de 23/04/1991
Estudantes	§ Único do Art. 19 da Lei 7556 de 17/10/90 Art. 27 do Dec. Municipal 210 de 23/04/91 Lei Municipal 10000 de 24/10/2000 Decreto Municipal 037/2019

FONTE: URBS (2023).

Segundo Carvalho (2021), as políticas de isenções deveriam ser acompanhadas de fundos específicos para seu financiamento, pois os custos dessas políticas são socializados na tarifa paga pelo usuário, impedindo o subsídio cruzado entre os usuários.

Outro aspecto das políticas de concessão de gratuidades no TPU hoje em dia é que na maior parte dos casos não há recorte de renda na concessão dos benefícios tarifários. Isso significa que pode haver o chamado subsídio cruzado reverso, onde pessoas de baixa renda subsidiam passagens de pessoas de alta renda. Os maiores exemplos são a gratuidade de idosos, que é universal e não depende da renda do beneficiário, e também os descontos oferecidos indiscriminadamente aos estudantes. O financiamento público das gratuidades seria adequado para corrigir essa distorção, pois assim, outros grupos sociais, que não sejam os mais pobres, iriam custear os benefícios sociais concedidos, como se espera de qualquer política social (CARVALHO, 2021, p. 119).

A oneração desses benefícios e isenções, sobre a tarifa paga pelo usuário pode ser calculada pela fórmula abaixo:

FÓRMULA 6 – TAXA DE ONERAÇÃO DA TARIFA.

$$F_o = \frac{(Pg_{EQV} + Pg_{GRAT} + Pg_{DESC})}{(Pg_{EQV} + Pg_{DESC}(1 - DESC))}$$

FONTE: ADAPTADO DE CARVALHO (2021).

Onde F_o é fator de oneração; PG_{Eqv} são os passageiros equivalentes; PG_{Grat} correspondem aos passageiros com gratuidade; PG_{Desc} são os passageiros com desconto; e $desc$ é o desconto na tarifa.

Utilizamos essa fórmula na política tarifária de Curitiba, dado que a política tarifária não cobre essas gratuidades. Consideramos os dados disponibilizados no portal da URBS²⁴ sobre as isenções e gratuidades tarifárias, bem como passageiros transportados no mês de agosto de 2019. Havia 238.406 pessoas, divididas em grupos, com algum tipo de benefício tarifário, representando 16,07% de representatividade nos custos tarifários. A partir disso, calculamos a taxa de oneração em torno de 1,6. Em uma livre associação, isso significa que, em 2019, quando o valor da tarifa era de R\$4,50 reais, o usuário equivalente pagou, a título de gratuidade, R\$7,20 no âmbito geral.

Essas isenções devem ser financiadas por receitas e subsídios governamentais, para que não passe para o valor cobrado do usuário direto. Isso é apontado por Carvalho (2016) e Santini (2019), que mostram também que poucas cidades brasileiras subsidiam diretamente os

²⁴ Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte/41>>. Acesso em 02/10/2022.

sistemas de transporte. São Paulo conta com previsão orçamentária para o transporte. Curitiba, por sua vez, além da arrecadação tarifária, o financiamento conta com subsídio necessário pela diferença entre tarifa pública e tarifa técnica; e receitas de exploração de propaganda.

Carvalho (2016) comenta que esse pode ser alocado diretamente às empresas, associando a critérios de eficiência e outras formas de regulação; ou ao usuário direto, como instrumento para determinadas parcelas da sociedade que apresentam alguma vulnerabilidade social, como desempregados, estudantes, idosos. Podem ser estabelecidos diversas fontes de recursos, como receitas de publicidade, receitas de estacionamento e de multas aplicadas, transferência de outros entes federativos (CARVALHO, 2016a).

Santini (2019) aponta que toda a população subsidia o transporte individual no redirecionamento de recursos públicos para o aumento da infraestrutura para os carros, inclusive quem não tem. A carga de impostos sobre a propriedade e uso de veículos particulares não cobre a construção e manutenção de infraestrutura para tal, indicando com isso transferência de renda. Necessário, portanto, tributação progressiva da propriedade de veículos particulares e de veículos automotores como iates, lanchas, helicópteros e similares, revertendo os tributos para o fundo nacional de mobilidade urbana. Os subsídios para usuários de baixa renda podem ser vinculados ao cadastro em programas federais, a exemplo do Bolsa Família; ou dos recursos do passe livre provenientes de fundos relativos à educação (SANTINI, 2019).

A democratização do transporte público foi um dos pontos que levaram milhões de pessoas às ruas em 2013. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) produziu diversos estudos sobre a mobilidade urbana e seu financiamento, com intuito de trazer dados e subsídios para a discussão.

Balbim e Lima Neto et al (2013) discutem instrumento chamado Transporte Integrado Social (TIS), uma solução programática para algumas das reivindicações sociais, que toma como base, dentre outros elementos, projetos de lei no Congresso Nacional, formulações do próprio IPEA. Parte da necessidade de mecanismos alternativos de financiamento do sistema de transporte público, tanto à infraestrutura quanto à prestação de serviço. Assim, o resultado é a desoneração das classes de renda mais baixas para custear os seus índices de mobilidade, que reduzindo o valor global da tarifa e proporcionando melhorias para proporcionar qualidade, transparência e controle social na mobilidade. A proposta implica em mudanças institucionais e jurídicas entre os entes federados (BALBIM, LIMA NETO, *et al.*, 2013).

Carvalho (2016b) apresenta o uso da CIDE (Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico) para financiamento do transporte urbano no país, possível através de transferência dos recursos deste tributo para os governos municipais e estaduais. O estudo apresenta impactos

sobre inflação (IPCA), tarifas do transporte e contas públicas do governo federal e estados. O estudo descreve o que é a CIDE e sua criação. A União recolhe este tributo e repassa 29% para os estados e estes devem repassar 25% para os municípios. A proposta da PEC 159/2007 trata de municipalizar este recurso, principalmente o arrecadado da gasolina e do álcool, visando a compensação de externalidades do transporte individual (congestionamento, trânsito, acidentes, necessidade de mais infraestrutura para acomodar os carros).

O texto estabelece cenários e explica as metodologias e os pressupostos, cujos resultados das simulações apontam que a subvenção pela CIDE ao transporte público urbano, em diversos níveis, apresenta impactos negativos no IPCA. O texto conclui que taxaço de gasolina é um caminho adequado para disponibilizar fundos para financiamento do transporte urbano. Deve-se atualizar os dados disponibilizados e considerar os limites de cada cidade e cada cenário. Este é um argumento importante para propor em uma política pública de transporte. Deve-se também aliar com outras fontes de financiamento, bem como combinar com novas metodologias de cálculo de custos do transporte em cada cidade (CARVALHO, 2016b).

O quadro a seguir sintetiza algumas das fontes que podem ser mobilizadas no financiamento do transporte. Observe que são diversos os responsáveis para essa função, sobretudo a sociedade e os entes federativos.

QUADRO 6 – FONTES DE FINANCIAMENTO PARA O TRANSPORTE

Origem	Fonte	Justificativa	Caracterização	Vantagens	Desvantagens	Exemplos
Sociedade	Orçamento geral	Toda a sociedade é beneficiária de transporte público eficiente	Subsídios	Redução do nível tarifário	Compromete o orçamento geral em outras áreas	São Paulo, Curitiba quando da diferença entre tarifa técnica e tarifa pública
	Fundos vinculados a outras políticas públicas e isenções	Transporte público como instrumento para efetivação de outros direitos sociais	Isenções e benefícios custeados pelos seus respectivos fundos setoriais	Evita subsídio cruzado entre usuários na tarifa pública	Compromete parcela dos recursos de seus fundos	O FUNDEB financia os passes escolares
	Taxa sobre combustíveis	Uso indiscriminado do transporte individual motorizado causa externalidades para toda a sociedade (poluição, acidentes e congestionamentos) e aumentam custos do transporte público.	Cobrança de uma alíquota sobre a venda de combustível com vinculação a um fundo específico	Tributo proporcional ao uso das vias públicas e de fácil cobrança	Não discrimina em função do horário e do local de uso das vias (por exemplo, horários fora dos picos)	Bogotá
Usuário de automóvel particular	Cobrança de estacionamento em via pública	Pagar pelo uso de um recurso escasso e financiado pela coletividade (equidade no uso do espaço)	Expansão da cobrança de estacionamento em áreas públicas congestionadas, cujos recursos sejam destinados a fundos para o transporte urbano	Fácil operacionalização	Resistência política de alguns segmentos econômicos devido aumento da carga tributária	
	Cobrança de estacionamentos de uso privado	Externalidades do uso indiscriminado do transporte individual	Criação ou elevação de IPTU sobre vagas de veículos privados ou cobrança de taxa sobre vagas de estacionamento de grandes polos geradores de tráfego	Repassa aos proprietários de vaga de estacionamento (especialmente os empreendedores imobiliários de polos de atração de tráfego) os custos das externalidades	Resistência política de alguns segmentos econômicos devido aumento da carga tributária	

				negativas geradas pelo transporte privado			
Proprietário do automóvel	Tributos incidentes sobre a produção, comercialização e propriedade dos veículos individuais	O aumento das vendas dos veículos privados está diretamente relacionado com o uso do transporte individual motorizado	Utilizar parcela da arrecadação dos tributos incidentes sobre a produção, comercialização e propriedade dos veículos individuais e destiná-la ao financiamento do TPU	Tributos já existentes	Resistência política de alguns segmentos econômicos devido ao aumento da carga tributária		
Proprietários de imóveis beneficiados pelos investimentos em transporte	Instrumentos de captura de valor	Justa distribuição dos benefícios decorrentes de implantação de infraestruturas de transporte público que tenha resultado em valorização de imóveis urbanos	Captura de parte da valorização imobiliária, por meio de instrumentos para este fim (por exemplo, IPTU)		Dependendo do instrumento de aplicação pode ser espacialmente restrita; recurso não é perene e, portanto, dificilmente financia a operação de sistemas	São Paulo (OUC)	
Receitas de comércio, serviços, publicidade; etc.)	Atividades geradoras de renda associadas ao transporte	Retornar ao sistema de transporte parte das receitas geradas em negócios correlatos viabilizados pelo sistema	Pagamento de aluguel pelo uso de espaços comerciais, publicidade etc. Nas estações e em áreas nas imediações	Captação de recursos externos ao sistema, gerando receitas de forma contínua para custeio do serviço de transporte	Modelagens de negócio são complexas e devem ser reguladas de forma que contabilize os negócios conexos ao fluxo de caixa das empresas	Exploração de propaganda nos ônibus e terminais	

Outras fontes de financiamento para o transporte são essenciais, na medida que forcem a modicidade tarifária e a contribuição de toda a sociedade, para além do pinçado a partir do fundo público.

Para concluir essa seção, retomemos alguns pontos.

A política tarifária é um dos componentes necessários ao funcionamento e financiamento do transporte público coletivo das grandes cidades. Ao dispor sobre um objeto – a mobilidade por transporte público – essa política comporta-se como uma política pública, com objetivos sociais, ambientais e econômico-financeiros. Destaque para os objetivos sociais, para democratização do transporte urbano, e sua indissociabilidade dos objetivos ambientais, com a diminuição do número de veículos particulares disputando a estrutura viária e a diminuição da emissão de gases poluentes. Ou seja, a política tarifária é um instrumento para o desenvolvimento urbano, como posto pelo Ministério das Cidades e apresentado páginas atrás, na garantia das condições materiais e imateriais necessárias para a população urbana, na superação das desigualdades sociais e econômicas presente nas cidades brasileiras. Assim sendo, a política tarifária deve garantir as condições para democratização do acesso ao transporte.

No quadro da produção do espaço urbano dependente, que garante a reprodução da força de trabalho abaixo de seu valor, a política tarifária exerce o papel de instrumento para garantir tal regime de exploração, a partir da mobilidade urbana e do acesso a essa condição geral de produção. A política tarifária relaciona-se com a superexploração da força de trabalho ao espoliar o fundo de consumo dos usuários, e o fundo público de maneira geral. As tarifas estabelecidas são as formas às quais isso ocorre, e representam impactos nos salários dos usuários, que recorrem a outras formas de mobilidade urbana.

O papel do Estado e o bloco no poder é o de estabelecer, a partir do conflito, como os custos serão calculados, quanto disso será diretamente custeado pelo usuário; e o quanto a coletividade, na figura dos subsídios; e o quanto a margem de lucro desse serviço será revertido para os prestadores de serviço.

A relação entre os atributos da política tarifária e as modalidades da superexploração são expressas no quadro abaixo.

QUADRO 7 – POLÍTICA TARIFÁRIA E SUPEREXPLORAÇÃO

Atributo	Tarifa	Categoria relacional da superexploração	Modalidade
Formas de remuneração dos prestadores	Tarifa técnica	Espoliação do fundo público	Espoliação do fundo público com subsídios a uma diferença entre custos e preço cobrado do usuário, e sem outras fontes de financiamento e com metodologia regressiva.
Formas de cobrança dos usuários	Tarifa pública	Espoliação do fundo de consumo direto dos usuários, no momento da compra do transporte.	O salário pago abaixo do valor ao qual o trabalhador está submetido é comprometido, em média, 16% com pagamentos individualizados considerando o salário recebido.
		Fundo de consumo das famílias	A tarifa social ignora as diferenças econômicas das pessoas/famílias ao cobrar individualmente, o mesmo valor independente da renda familiar, desconsiderando também a dependência entre os membros da família e a quantidade de integrações não subsidiadas. Isso significa oneração dos mais pobres.
Outras fontes de receitas e financiamento	Custo total do transporte	Fundo de consumo e fundo público	A falta de fontes extratarifárias para subsidiar isenções e benefícios significa maior oneração dos usuários equivalentes, que já são “penalizados” pela tarifa pública.

Elaboração: O AUTOR (2023)

No contexto da política tarifária, tem-se a diferença entre tarifa técnica e tarifa pública. A tarifa técnica representa o custo da produção do transporte para os prestadores de serviço. Em Curitiba, a tarifa técnica é calculada a partir de uma metodologia que considera os passageiros pagantes equivalentes para custear os insumos e a quilometragem de cada tipo de ônibus. Dentre esses, alguns que não são do serviço comum; taxas de gerenciamento e de inovações causam elevam os custos e contamina os cálculos, o que é frontalmente ao encontro do que foi expresso no artigo 8 da Lei de Mobilidade, afrontando a modicidade tarifária e reforçando a espoliação dos usuários.

A diminuição dos passageiros equivalentes, nesse sentido, é uma expressão da não-atratividade do sistema de transporte. O impacto disso se dá através do estabelecimento de uma tarifa pública que exclui parcelas da população urbana, na medida que estabelece e reforça o caráter mercantil do transporte. A necessidade de subsídios diretos ao sistema, através da punção do fundo público para garantir o equilíbrio econômico-financeiro da prestação do serviço coloca a lucratividade do sistema em primeiro lugar, deslocando o caráter social dessa política. Soma-se a isso, a existência de benefícios e isenções tarifárias sem contrapartida para financiá-los, que contam para o estabelecimento do nível da tarifa pública e compõem uma parte da espoliação dos usuários, fora do escopo dessas políticas de isenção.

Em um sistema majoritariamente financiado pelo usuário direto, reajustes tarifários que não obedecem à modicidade tarifária, que não colocam novas fontes de financiamento e da distribuição de funções entre os entes federativos, tornam-se um impedimento ao acesso ao transporte e à cidade, representando até imobilidade da população.

Na medida que a mercadoria transporte é essencial para sua reprodução enquanto habitante urbano os impactos do custo tarifário para os usuários representam uma espoliação de seu fundo de consumo, ao arcarem diretamente com o preço do tempo de deslocamento. Mostramos que os custos do transporte representam entre 15% e 20% dos salários dos trabalhadores. A partir da taxa de oneração, desvelamos que o impacto é maior para os usuários fora do escopo das gratuidades e isenções, em até 1,5 vezes. Importante considerar que o preço da tarifa também é empecilho para o trabalhador comparecer como consumidor, ou seja, na esfera da troca das mercadorias.

Apresentou-se, portanto, a primazia do discurso técnico acima da noção de transporte como direito social, e da política tarifária como instrumento para o desenvolvimento urbano. Tem-se, em fato, o que poderíamos chamar de desenvolvimento do subdesenvolvimento urbano, pois no campo prático, a diminuição representa o aumento da socialização dos custos para os usuários. A inexistência de novas fontes de recursos para o transporte impede materialmente a possibilidade de o sistema ser utilizado como instrumento de política pública na democratização do transporte, e, com o perdão da expressão, passam longe do direito à cidade para os trabalhadores.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa analisou aspectos da política de transporte da capital paranaense. A hipótese estabeleceu se a política tarifária se comporta como um instrumento de desenvolvimento do subdesenvolvimento urbano, ou seja, não é um instrumento para garantir o direito à cidade para a população, mas um dos elementos presentes na formação socioespacial dependente para garantir a reprodução da força de trabalho abaixo de seu valor.

Durante o processo de investigação, foram estabelecidas definições sobre desenvolvimento urbano e direito à cidade; arrolamos a categoria formação socioespacial dependente no padrão de exportação especializada, sob o neoliberalismo. O subdesenvolvimento como forma de produção capitalista e a produção do espaço urbano, nesse quadro, são postos de maneira a garantir a reprodução do próprio subdesenvolvimento, em suas tendências e a configuração do Estado como fundamentais para garantir esse regime.

A produção do espaço nessas formações socioespaciais são postas para garantir a reprodução da força de trabalho abaixo de seu valor. pois é no espaço onde estão postos os elementos necessários para a reprodução dos trabalhadores. Arrolamos a escala urbana da produção do espaço, e a mobilidade urbana como um de seus momentos. A partir desse quadro, a mobilidade urbana por transporte coletivo é considerada um momento da produção do espaço urbano. Assim, a superexploração dos trabalhadores urbanos, em relação à mobilidade urbana, ocorre mediante o tempo de deslocamento e os custos implicados no transporte. Ao adquirir um lugar da cidade para estabelecer moradia, os trabalhadores colocam-se em relação aos outros elementos socialmente necessários para sua reprodução. Considerando a tônica das políticas habitacionais para as frações da classe trabalhadora, vemos que tais políticas rumam em assentar essas pessoas em locais distantes de locais de emprego e lazer, por exemplo.

Importe considerar a relação entre superexploração e o racismo: como foi apontado, a partir de uma análise interseccional, vê-se que negros e negras e indígenas são, material e simbolicamente, afastados do exercício pleno da cidadania através dessa ideologia. Historicamente, essa população é alijada do acesso ao território, segundo o qual está implicado o direito à cidade como noção, e a própria cidade como obra.

Relacionamos as categorias relacionais da superexploração – fundo de consumo e fundo de vida – com a mobilidade urbana. A partir disso, temos o tempo de como um elemento de espoliação do fundo de vida dos trabalhadores; e o custo do transporte como espoliação do fundo de vida.

O tempo de deslocamento do transporte foi apresentado a partir dos dados produzidos com os microdados da Pesquisa Origem-Destino, apontam que para os residentes dos bairros mais distantes, esse tempo aumenta a exploração em até uma hora.

Em relação aos custos, analisamos a política tarifária de Curitiba a partir de atributos que apontam quem paga, de que maneira se paga e o quanto se paga. A Lei de Mobilidade estabelece diretrizes que apontam modicidade tarifária, equidade no acesso ao transporte, simplicidade e transparência no estabelecimento das estruturas tarifárias. Os custos calculados para o transporte público são realizados utilizando metodologia regressiva, considerando os passageiros transportados por quilômetro na socialização destes custos. Nesse quadro, estão inseridos itens e taxas que impedem a modicidade tarifária e pecam em relação à simplicidade e transparência necessárias.

A cobrança de uma tarifa única/social individualizada por passageiro toma todos os usuários a partir das mesmas capacidades financeiras. A debilidade e inexistência de outros fundos e receitas para contrabalançar os custos totais do sistema implicam em uma transferência de renda entre os usuários de transporte, ao considerar as isenções; bem como estabelece, em um nível elevado, os custos pelos deslocamentos urbanos para os usuários. Desta maneira, além de não considerar beneficiários diretos e indiretos no custeio do transporte, a tarifa única é baseada em um ideal de igualdade material que pouco se encontra na realidade: os diferentes níveis salariais do indivíduo; as rendas familiares; a quantidade de deslocamentos, são elementos desconsiderados nessa questão. O resultado desse movimento é a diminuição dos usuários do transporte, o aumento dos veículos particulares nas ruas e toda uma constelação de externalidades sociais, econômicas e ambientais para o espaço construído.

Em relação aos usuários, os custos despendidos para acesso ao transporte, representam espoliação do fundo de vida, uma vez que os passageiros devem retirar esse custo de seus salários já rebaixados. Os dados apresentados mostram que esse custo representa entre 16 e 21% dos rendimentos individuais, considerando o pagamento individual em um mês. Deve-se considerar, como foi apontado, que essa espoliação pode ser maior uma vez que pessoas sem renda na família são custeadas por seus responsáveis.

No contexto da política tarifária de Curitiba, que não apresenta fontes extratarifárias de financiamento para isenções e benefícios concedidos por lei, tais benefícios aumentam a espoliação dos usuários pagantes equivalentes. Esse quadro político, que é sustentado a partir das relações convergentes, conflituosas e contraditórias entre Poder Público e concessionária; prestadores de serviço e usuários diretos e indiretos, mostra que a política tarifária garante uma maior espoliação da população sobretudo no custo para o usuário.

Confirmamos a hipótese de pesquisa: a política tarifária é um instrumento de desenvolvimento do subdesenvolvimento urbano, ao primar pelos objetivos econômicos e financeiros em detrimento do social e ambiental, expulsa as parcelas mais socioeconomicamente frágeis da população ao acesso ao transporte, bem como o torna cada vez menos atrativo para aqueles que podem arcar com custos implicados no transporte particular. Como foi colocado, a expulsão de passageiros pagantes aumenta o custo para aqueles usuários cativos. Todo um corolário de consequências, como aumento da taxa de motorização individual, aumento da emissão de poluentes atmosféricos, aumento no número de acidentes.

Mas o que a expressão desenvolvimento do subdesenvolvimento urbano significa é que, ao apresentar um caráter mercantil, o transporte acaba por tornar-se um elemento de espoliação dos trabalhadores. Vale resgatar que a Lei de Mobilidade Urbana não obriga a prestação do serviço por cobrança direta do serviço, mas obriga o equilíbrio econômico-financeiro do sistema e da prestação do serviço; e a modicidade tarifária como fundamentais. Com a análise empreendida na presente pesquisa, observa-se que essas diretrizes não são obedecidas na capital paranaense: não há cobrança de beneficiários indiretos no financiamento do transporte. A modicidade tarifária não é alcançada, considerando o estabelecimento de itens no cálculo tarifário que não são referentes ao transporte público comum.

Deve-se inquirir qual é a tarifa mais módica possível, nas cidades onde a população é em grande parte remunerada abaixo de seu valor? Apontamos a tarifa zero como tarifa módica. Segundo Daniel Santini, em *Passe Livre: as possibilidades da tarifa zero diante da distopia da uberização*, a tarifa zero nada mais é do que a redistribuição do financiamento do transporte, que já ocorre. Citando diversos casos nacionais e internacionais, percebe-se que essa política tarifária atrai a população para o uso dos sistemas de transporte e colaboram para a diminuição do trânsito.

Por fim, urge a necessidade premente de novas formas de financiamento do transporte público coletivo de Curitiba. Apesar de essa pesquisa ter focado somente na parte curitibana da rede de transporte, ignorando a parte metropolitana, a necessidade também se impõe. Nesse sentido, a crítica ao arranjo precário do transporte metropolitano, que ocorre mediante convênios, deve ser encampada pela sociedade para a garantia desse direito social para todos.

Para concluir de fato, considerando o caráter mercantil do transporte até aqui apresentado, rechaçamos o desenvolvimento urbano e adotamos o direito à cidade como noção revolucionária para a cidade de Curitiba e todas as cidades capitalistas. Esse é um dos ideais políticos que devem guiar a revolução brasileira para a superação do ainda subdesenvolvimento (em todas as escalas), e ainda dependência. Claro, não é a intenção dessa pesquisa apontar,

especificamente, quais são os caminhos da revolução brasileira, e nem apontar qual o papel ou como construir uma política tarifária que transformará a mobilidade urbana por transporte público em termos revolucionários. A crítica realizada apresentou, como foi dito, a política tarifária como uma das determinações da política de transporte; e essa, por sua vez, é indissociável da produção do espaço urbano.

Deve-se ter em mente que o transporte é uma parte fundamental de qualquer cidade, e a democratização do acesso à cidade, e todas as suas oportunidades, são essenciais para os moradores urbanos. Impedir e mesmo negar isso à população, é ser contra a vida urbana.

REFERÊNCIAS

- ALBERGARIA, R. Mobilidade dos corpos racializados: entre liberdade e interdição. In: SANTINI, D.; ALBERGARIA, R.; SANTARÉM, P. D. **Mobilidade antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 400.
- ALMEIDA FILHO, N. Superexploração da força de trabalho e concentração de riqueza: temas fundamentais para uma política de desenvolvimento no capitalismo periférico brasileiro. In: ALMEIDA FILHO, N. **Desenvolvimento e dependência**: cátedra Ruy Mauro Marini. Brasília (DF): IPEA, 2013.
- ARUTO, P. C. **A formação socioespacial dependente a partir da superexploração da força de trabalho**. Dissertação (mestrado) - Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas: Campinas, SP, 2015. 134 p.
- AUGUSTIN, A. C. Para além dos 20 centavos: a mobilidade urbana sob o ponto de vista da crítica da economia política. **Marx e o marxismo**, Niteroi (RJ), v. 6, n. 11, 2018. p. 279-298.
- BALBIM, R. et al. **Transporte integrado social: uma proposta para o pacto da mobilidade urbana**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. [S.l.]. 2013.
- BAMBIRRA, V. **O capitalismo dependente brasileiro**. Florianópolis (SC): Insular, 2013. Coleção Pátria Grande.
- BAROUCHE, T. D. O. **Tarifa social e subsídio cruzado**: o mito da universalidade do transporte público brasileiro. Dissertação (mestrado em Direito) - Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Franco" : Franca, São Paulo, 2015.
- BERNARDINIS, M. D. A. P.; PAVELSKI, L. M. Retrato da capacidade de pagamento por parte dos usuários de transporte público nas capitais brasileiras. **Arq.Urb**, n. 25, 2019. 1-11.
- BITTENCOURT DA SILVA, R. A superexploração do trabalho docente: o caso do município do Rio de Janeiro. **REBELA Revista Brasileira de Estudos Latino-americanos**, Florianópolis, v. 12, n. 1, 2022.
- BONIFÁCIO, F. R. O direito à cidade na constelação do pensamento lefebvriano. **Terra Livre**, v. 1, n. 52, p. 126-162, 26 ago. 2019.
- BORGES, J. D. A. Os enfoques e os olhares do geógrafo: uma abordagem metodológica sobre método, metodologia e técnicas de pesquisa. **Observatorium Revista eletrônica de Geografia**, 7, n. 19, 2016. 2-21.
- CAFRUNE, M. E. O direito à cidade no Brasil: construção teórica, reivindicação e exercício de direitos. **Revista Interdisciplinar de Direito Humanos**, Bauru (SP), v. 4, 2016.
- CARCANHOLO, M. D. (Im)precisões sobre a categoria superexploração da força de trabalho. In: ALMEIDA FILHO, N. **Desenvolvimento e dependência**: cátedra Ruy Mauro Marini. Brasília (DF): IPEA, 2013.
- CARLOS, A. F. A. Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o "direito à cidade". **Revista Direito e Práxis**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, p. 349-369, 2020.

CARVALHO, C. H. R. D. Aspectos regulatórios e conceituais das políticas tarifárias dos sistemas de transporte público urbano no Brasil. **Textos para Discussão nº2192**, Brasília, 2016a.

CARVALHO, C. H. R. D. **O uso da CIDE para custeio do transporte público urbano**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília. 2016b.

CARVALHO, C. H. R. D. **Financiamento extratarifário da operação dos serviços de transporte público urbano**. Instituto de Estudos Socioeconômicos. Brasília. 2018.

CARVALHO, C. H. R. D. **Alteração da base de precificação e custeio dos sistemas de transporte público urbano no Brasil**. Tese (Doutorado em Economia) - Universidade Nacional de Brasília: Brasília, 2021.

COELHO, L. X. P.; DA CUNHA, I. M. Direito à cidade contra o desenvolvimento. **Revista Direito e Práxis**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, p. 535-561, 2020.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

COSTA II, C. R. M. D. O subdesenvolvimento brasileiro: algumas chaves para sua compreensão. **Temporalis**, Brasília (DF), 2020. 119-131.

COSTA, L. H. C. D. **O exercício do poder na política de transporte de Curitiba entre 2008 e 2018**. Dissertação (mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano da Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2019. 155 p.

COSTA, P. H. A.; MENDES, K. T. A morte como força produtiva no capitalismo brasileiro. **Revista Fim do Mundo**, n. 4, 2021. p. 87-109.

CRUZ, V. D. C. Geografia e pensamento descolonial: notas sobre um diálogo necessário para a renovação do pensamento crítico. In: CRUZ, V. D. C.; OLIVEIRA, D. A. D. **Geografia e Giro Descolonial: experiências, ideias e horizontes de renovação do pensamento crítico**. 1ª. ed. Rio de Janeiro (RJ): Letra Capital, 2017. p. 388.

DA COSTA, R. G. O fundo público e a superexploração da força de trabalho. **Temporalis**, Brasília (DF), n. 34, 2017. 77-99.

DE SOUZA, M. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos**. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

DOS SANTOS, T. **A teoria da dependência: balanços e perspectivas**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

DUDEQUE, I. T. **Nenhum dia sem uma linha: uma história do urbanismo em Curitiba**. São Paulo: Studio Nobel, 2010.

FILGUEIRAS, L. Padrão de reprodução do capital e capitalismo dependente no Brasil atual. **Caderno CRH**, Salvador, 31, n. 84, 2018. 519-534.

FRANK, A. G. O desenvolvimento do subdesenvolvimento. In: PEREIRA, L. **Urbanização e subdesenvolvimento**. São Paulo: Zahar Editores Associados, 1973. Cap. 1.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1989.

GONTIJO, C. Elementos teórico-metodológicos do materialismo histórico-dialético. **Espaço acadêmico**, Maringá, n. 233, 2022. 238-251.

GRIMM, F. C. A. **Trajetória epistemológica de Milton Santos**: uma leitura a partir da centralidade da técnica, dos diálogos com a economia política e da cidadania como práxis. São Paulo/SP: Tese (doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo, 2011. 307 p.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, D. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n. 29, 2012. p. 73-89.

HENRY, E. Os funis, um esquema analítico. Da produção simples do serviço à empresa capitalista de transporte. In: BRASILEIRO, A.; HENRY, E.; TURMA **Viação ilimitada: ônibus das grandes cidades brasileiras**. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999.

HUBERMAN, L. **História da riqueza do homem**. 13^a. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977.

IBGE. [S.l.]: [s.n.], 2023.

KOWARICK, L. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

KOWARICK, L. Sobre a construção de um instrumento de análise - a espoliação urbana. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, v. 39, n. 3, p. 567-576, 2020.

LACOSTE, Y. **Geografia do subdesenvolvimento**. São Paulo: DIFEL, 1965.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Morales, 1991.

LÉVY, J. Os novos espaços da mobilidade. **GEOgraphia**, Rio de Janeiro, 3, n. 6, set 2009. 7-17.

LUCE, M. S. **Teoria marxista da dependência**: problemas e categorias. Uma visão histórica. São Paulo (SP): Expressão Popular, 2018.

MARCONI, M. D. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2003.

MARICATO, E. Autoconstrução: a arquitetura do possível. In: MARICATO, E. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2^a. ed. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1982. p. 71-93.

MARINI, R. M. Dialética da dependência. **Germinal: Marxismo e Educação em debate**, Salvador, v. 9, p. 325-356, 2017.

MARRARA, T. Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade, Curitiba, v. 5, n. 2, p. 163-183, 2014.

MARTINS, C. E. **Globalização, dependência e neoliberalismo na América Latina**. São Paulo: Boitempo editorial, 2011.

MARX, K. **O Capital: Crítica da economia política**. Livro II. São Paulo: Nova Cultural, v. II, 1985.

MARX, K. **O Capital: Crítica da economia política**. Livro I. São Paulo: Nova Cultural, v. I, 1996.

MUSSET, A. De Lênin a Lacoste: os arquétipos espaciais do subdesenvolvimento. In: RIBEIRO, M. T. F.; MILANI, C. R. S. **Compreendendo a complexidade socioespacial contemporânea: o território como categoria de diálogo interdisciplinar**. Salvador (BA): EDUFBA, 2009.

NETTO, J. P. **Introdução ao estudo do método de Marx**. 1ª. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

NETTO, J. P.; BRAZ, M. **Economia política: uma introdução crítica**. São Paulo: Cortez Editora, 2006.

NEVES, L. S. **Movimento popular e transporte coletivo em Curitiba (1970-1990)**. Curitiba: Editora Gráfica Popular CEFURIA, 2006.

OLIVEIRA, D. D. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: Editora UFPR, 2000.

OSORIO, J. Padrão de reprodução do capital: uma proposta teórica. In: FERREIRA, C.; OSORIO, J.; LUCE, M. S. **Padrão de reprodução do capital: contribuições da teoria marxista de dependência**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2012.

OSORIO, J. Sobre o Estado, o poder político e o Estado dependente. **Temporalis**, Brasília, n. 34, 2017.

PINTO, Á. V. **A Sociologia dos países subdesenvolvidos: introdução metodológica ou prática metodicamente desenvolvida da ocultação dos fundamentos sociais do "vale de lágrimas"**. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2008.

PLANMOB. **Plano Setorial de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado**. Curitiba: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, 2022.

POULANTZAS, N. **O Estado, o Poder, o Socialismo**. Tradução de Rita Lima. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1980.

PRADO, A. D. **A política tarifária de ônibus na cidade de São Paulo entre 2001 e 2016: uma análise segundo modelo dos múltiplos fluxos**. Dissertação (mestrado) - Programa de pós-graduação em Políticas Públicas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul: Porto Alegre, 2018.

PROCOPIUCK, M. **Governança multinível e inovações em trajetórias de sistemas sociotécnicos: o caso dos transportes coletivos de Curitiba**. Tese (Doutorado) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná: Curitiba, 2011.

REZENDE, A. F.; ANDRADE, L. F. S. Direito do negro à cidade: de uma formação socioespacial racista à utopia lefebvriana. **Urbe Revista brasileira de Gestão Urbana**, n. 14, 2022.

RODRIGUES, J. M. **Mapa da motorização individual no Brasil - Relatório 2019**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR-UFRJ), 2019.

SANTARÉM, P. D. Ensaio sobre a mobilidade racista. In: SANTINI, D.; ALBERGARIA, R.; SANTARÉM, P. D. **Mobilidade antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 400.

SANTINI, D. **Passe livre**: as possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização. São Paulo: Autonomia Literária, 2019.

SANTOS, M. **A cidade nos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.

SANTOS, M. A formação socioespacial como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, jun 1977a. 81-100.

SANTOS, M. Desenvolvimento econômico e urbanização em países subdesenvolvidos: os dois sistemas de fluxo da economia urbana e suas implicações espaciais. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 53, 1977b. 35-59.

SANTOS, M. As cidadanias multiladas. In: LERNER, J. **O preconceito**. São Paulo (SP): Imprensa Oficial do Estado, 1997. Cap. 8.

SANTOS, M. **O espaço da cidadania e outras reflexões**. Porto Alegre (RS): Fundação Ulysses Guimarães, v. 3, 2011.

SILVA, L. R. D. **A natureza contraditória do espaço geográfico**. São Paulo: Contexto, 1991.

SOUZA, C. L. S. Racismo e superexploração: apontamentos sobre a história do trabalho e da classe trabalhadora no Brasil. **Germinal: Marxismo e Educação**, Salvador, 14, n. 2, 2022. 33-55.

SOUZA, D. D. O.; ARAUJO, A. M. M. Superexploração e saúde: a reprodução da força de trabalho nas economias dependente. **Revista Katál.**, Florianópolis, v. 23, n. 3, 2020. 648-657.

TONIN, V. H. **Muita gente sem casa, muita casa sem gente. Entre superlucros e superexploração**: a dialética da habitação em país dependente. Dissertação (mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina: Florianópolis, 2015.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ. **Relatório da auditoria à Urbanização de Curitiba e Fundo de Urbanização de Curitiba autorizado pela portaria nº704/2013 do Presidente do Tribunal de Contas do Estado do Paraná**. Curitiba. 2013.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA. **Edital de concorrência nº 005/2009. Processo nº 100/2009-ALI/DTP Licitação dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros de Curitiba**. Curitiba. 2009.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA. **História do transporte/Linha do tempo**, 2022a. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/historia-transporte>>.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA. **Metodologia do cálculo tarifário**. Curitiba. Disponível em < <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte> >. Acesso em 01/04/2022. 2022b.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA. **Custos da Rede Integrada de Transporte - Evolução da tarifa**, 2022c. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/tarifas-custos>>.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA. Convênios e decretos sobre a tarifa técnica, 2022d. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/legislacao>>.

VASCONCELOS, E. M. A.; FARIA, H. M. Transformações na mobilidade urbana em Curitiba sob a perspectiva metropolitana. **Brazilian Journal of Development**, Curitiba, v. 7, n. 6, 2021. p. 63826-63845.

VELOSO, A. **O ônibus, a cidade, a luta**: a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço. Dissertação (mestrado) - Departamento de Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais: Belo Horizonte, 2015.

VERRONI, J. H. Z. **Tarifa do transporte público por ônibus**: uma contribuição para determinação de seu valor. Dissertação (mestrado em Engenharia Civil) - Universidade Estadual de Campinas: Campinas, 2006.

VOLOCHKO, D. Henri Lefebvre: totalidade, radicalidade e dialética espacial. **GEOUSP - Espaço e tempo (Online)**, São Paulo, 23, n. 3, 2019. 506-524. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/162821>>.